Die

Pflichten des Spediteurs

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Felix Möller,

bacc. jur. in Leipzig

Leipzig

Druck von Hallberg & Büchting (Inh.: L. A. Klepzig)

1909.

Meiner lieben Mutter.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Geschichtliche Entwickelung des Speditionswesens . .	9
§ 2.	Begriff des Spediteurs	11
§ 3.	Der Spediteur als Kaufmann	17
§ 4.	Die Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes	20
§ 5.	Die Pflichten vor und bei Abschluß des Speditionsvertrages	26
§ 6.	Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Versender im allgemeinen	32
§ 7.	Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Empfänger des Gutes	44
§ 8.	Die Pflichten bei Empfangnahme des Speditionsgutes .	55
§ 9.	Die Pflichten bei Aufbewahrung des Speditionsgutes .	71
§ 10.	Die Pflichten bei der Versendung des Speditionsgutes	79
§ 11.	Die Rechenschaftsablegungs- und Herausgabepflicht .	92

Literaturverzeichnis.

Ackermann, Zur Lehre über die Haftungsverbindlichkeit eines Spediteurs. (Buschs Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen deutschen Handelsrechts. Leipzig 1863.) Bd. 1.

Anschütz und **von Völderndorf,** Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. Erlangen 1874. Bd. 3.

Burchard, Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Dernburg, Die Schuldverhältnisse nach dem Rechte des Deutschen Reichs und Preußens. 3. Aufl. Halle 1905.

Dietze, Das Speditionsgeschäft. Dissertation. Borna-Leipzig 1903.

Dreschke, Die Rechtsstellung des Spediteurs und seine Pflichten. Dissertation. Borna-Leipzig 1905.

Dove und **Apt,** Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin über Gebräuche im Handelsverkehr. Berlin 1900.

Düringer und **Hachenburg,** Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 auf der Grundlage des bürgerlichen Gesetzbuchs erläutert. Mannheim 1905. Bd. 3.

Eberth, Die Pflichten des Spediteurs. Dissertation. Leipzig 1906.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs mit Ausschluß des Seerechts nebst Denkschrift. Berlin 1895.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. 2. vermehrte Aufl., Berlin 1890. Bd. 2.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1885. Bd. 3.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 7. Aufl. Berlin 1903.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (mit Ausschluß des Seerechts). 3. Bd. Berlin 1906.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts. Stuttgart 1891.

Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 40. Neue Folge. Bd. 25.

Grünberg, Das Speditionsrecht in seinen Grundzügen. Wien 1907.

Grünhut, Das Recht des Kommissionshandels. Wien 1879.

Lehmann, Karl, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1901.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 2. Berlin 1907. 13. Aufl.

Meyer, Der Spediteur und seine Pflichten. Dissertation. Borna-Leipzig 1903.

Münter, Das Frachtfahrer-Recht. Hannover. 1. Teil. 1798.

Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. Hamburg 1828.

Puchelt-Förtsch, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig 1894.

Riesenfeld, Gutachten der Handelskammer zu Breslau über Gewohnheiten und Gebräuche im Handelsverkehr. Breslau 1900.

Senckpiehl, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover 1907.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1908. Bd. 2.

Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3. Das Transportgewerbe. Leipzig 1880.

Wolff, Das Speditionsgeschäft. In Siebenhaars Archiv für deutsches Wechsel- und Handelsrecht. Bd. 18. Leipzig 1869.

§ 1.

Einleitung.

Die geschichtliche Entwickelung des Speditionswesens fällt zusammen mit der Ausbreitung und dem Aufblühen von Handel und Verkehr. Wann zuerst Spuren eines speditionsähnlichen Gewerbes auftreten, läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Im Altertum war zwar der Warenaustausch zwischen den einzelnen Völkern und infolgedessen auch der Transport zu Wasser und zu Lande ein reger, doch waren die einzelnen den Handelsverkehr erleichternden Geschäftszweige gegenständlich und rechtlich noch nicht so voneinander getrennt, als daß ein unserer heutigen Spedition ähnliches Gewerbe selbständig hervortreten konnte.

Bei den Römern fanden die Handelsgeschäfte auf einfache Art ihre Erledigung. Bei der damaligen ausgedehnten Verwendung der Sklaven war der handeltreibende Hausherr in der Lage, durch diese Personen jeglichen Gütertransport besorgen zu lassen, wobei ihm noch die Billigkeit und gewissenhafte Ausführung des Geschäfts sehr zustatten kam.

Es lag keine Veranlassung vor, sich der Mitwirkung fremder freier Mittelspersonen zu bedienen. Da durch die adjektizischen Klagen nur das Rechtsverhältnis des Handelsherrn zum Dritten und die Haftung dem letzteren gegenüber für den Gewaltunterworfenen geregelt war, so

finden sich in den Quellen keine Rechtsvorschriften für diese rechtlosen Mittelspersonen.

Erst seit dem Mittelalter konnte sich mit dem Emporblühen des Handels eine besondere Art des Transportwesens entwickeln, aus dem das Speditionsgewerbe hervorgegangen ist. Die mittelalterlichen Zustände waren nichts weniger als günstig für Handel und Verkehr. Räuberbanden und Raubritter machten die Straßen unsicher, so daß Kaufmannsgüter nur in Karawanen gegen kostbares Schutz- und Geleitsgeld[1]) fortgeschafft werden konnten.

Hatte im Anfang dieser Entwickelung des Handels der Kaufmann noch selbst seine Güter bis zum Bestimmungsort begleitet, hatte er später zur Vermittelung des Weitertransportes die Gefälligkeit von Handelsfreunden in Anspruch genommen, so entstand allmählig aus dieser hilfstätigen Bereitwilligkeit ein selbständiges Gewerbe. Der Vorteil, daß sich überall, auch an unbekannten Orten, Personen öffentlich zur Empfangnahme und Weiterschaffung der in der Ferne gekauften oder zu verkaufenden Waren gegen Entgelt erboten, hatte ein rasches Wachstum des neugeschaffenen Gewerbes zur Folge. Diese Leute waren vertraut mit den Rechtsvorschriften der einzelnen Länder, die eine Ware auf ihrem Weg zum Bestimmungsort passieren mußte, und ermöglichten durch Überwindung lästiger Verkehrsschwierigkeiten eine sichere und schleunige Erledigung des Transportes. Doch war die öffentliche Gewalt auf diesen neuen Handelszweig aufmerksam geworden und hatte nicht nur spezielle Verordnungen zum Schutz des Handelsverkehrs erlassen, sondern suchte das rasch aufblühende Gewerbe auch zu einer ergiebigen Finanzquelle auszugestalten.

---

[1]) cf. Münter S. 21.

Meist waren es die Bürger des bevorrechteten Ortes selbst, denen das Privileg eingeräumt war, sich mit dem Transportieren von Gütern zu befassen. Diesen Personen lag ob, die mannigfachen Zölle und Auslagen zu bestreiten und durch Auswahl geeigneter zuverlässiger Fuhrleute für die Weiterbeförderung der Waren zu sorgen.

War früher das Speditionsgewerbe vom Staate streng überwacht und dem Spediteur nicht allein durch Fixierung der zu fordernden Spesen, sondern auch durch seine Vereidigung der Charakter eines staatlichen Beamten gegeben, so ist die Spedition heute nach Beseitigung lästiger Verkehrsschranken und kleinstaatlicher Handelspolitik als freies Handelsgewerbe auf dem Höhepunkt ihrer Entwickelung angelangt. So kann die Spedition im Zeitalter des Verkehres und bei der Internationalität der Handelsbeziehungen mit Recht die Bedeutung eines unentbehrlichen Gewerbes beanspruchen.

§ 2.

Begriff des Spediteurs.

Nach Art. 379 des alten Handelsgesetzbuches ist Spediteur derjenige, welcher gewerbsmäßig im eigenen Namen für fremde Rechnung Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen übernimmt. Diese Begriffsbestimmung ist auch dem neuen Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 zugrunde gelegt. Es heißt in § 407 Abs. 1 HGB.: Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Gütersendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen. Die Abweichung von der Definition des A. D. HGB. ist

ganz unwesentlich, nur daß an die Stelle des „Schiffers" das HGB. den Verfrachter von Seeschiffen gesetzt hat. Der Grund dafür wird wohl nur in dem Umstand zu finden sein, daß der Frachtführer nach § 451 HGB. und der Schiffer das Merkmal gemeinsam haben, Güter auch auf Binnengewässern[1]) zu befördern. Durch Hinzufügung des Verfrachters von Seeschiffen soll diese kleine Ungenauigkeit vermieden werden.[2])

Als wesentlich wird zunächst nach § 407 Abs. 1 HGB. erfordert, daß der Spediteur die Verträge über Gütersendungen im eigenen Namen, aber für fremde Rechnung, abschließt. Nach außen ist er also Selbstkontrahent, nach innen ist er nicht der eigentlich Berechtigte aus dem geschlossenen Vertrag, sondern in Wahrheit der indirekte Stellvertreter seines Auftraggebers, des Versenders. In dieser Beziehung gleicht der Spediteur wesentlich dem Kommissionär. Daher bezeichnet auch die Denkschrift[3]) die Spedition als eine selbständige, aber ihrer rechtlichen Natur nach auf der gleichen Grundlage wie die Kommission beruhende Geschäftsart. Bis zum neuen HGB. wurde die Spedition als Unterart oder Abart des Kommissionsgewerbes angesehen;[4]) dies ist jetzt undenkbar, denn § 383 HGB. beschränkt den Begriff des Kommissionärs auf den Ein- und Verkauf von Waren oder Wertpapieren, während die Spedition den Abschluß von Transportverträgen bezweckt. Sind die beiden Rechtsinstitute auch voneinander unabhängig, so bestimmt doch das Gesetz in § 407 Abs. 2 HGB. auf Grund der erwähnten Wesensgleichheit beider Geschäftsarten die An-

---

[1]) Binnenschiffahrtsgesetz § 1.

[2]) Eberth S. 18.

[3]) S. 241/42.

[4]) Dernburg S. 578. IV § 346. cf. die angeführte Literatur Meyer S. 4 Anm. 2.

wendung vieler kongruenter Vorschriften von der Kommission auf die Spedition. Dadurch, daß der Spediteur die Frachtverträge in eigenem Namen abschließt, unterscheidet er sich von Personen, die den Abschluß solcher Verträge bloß vermitteln, wie Frachtmakler, Güterbestätter, Schiffsprokureure. Obwohl die letztgenannten auch abschließen können, so tun sie es doch stets nur im Namen ihres Auftraggebers.

Der Spediteur schließt als selbständiger Vertragsgegner mit dem Frachtunternehmer ab. Diese Tätigkeit findet ihren Grund in dem Speditionsvertrag, der vorher zwischen Versender und Spediteur zustande gekommen ist. Der Spediteur hat dadurch seinem Auftraggeber gegenüber die Pflicht übernommen, eine bestimmte Gütersendung zu besorgen; diese spezifische Tätigkeit macht ihn eigentlich zum Spediteur. Nur der Versender und der Spediteur stehen sich als Kontrahenten gegenüber, nur für und gegen sie können aus dem Speditionsvertrag Rechte und Pflichten entstehen.

Über die rechtliche Natur dieses Vertrages besteht seit langem Streit. Man wird sich der Meinung anschließen müssen, den Speditionsvertrag als Dienstvertrag aufzufassen, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat[1]). Es sind also in Ermangelung besonderer Vorschriften des HGB. die allgemeinen Bestimmungen des BGB. § 613ff. und § 675 anzuwenden. Als Werkvertrag fassen den Speditionsvertrag auf[2]): Übrigens ist die praktische Bedeutung des Streites ziemlich belanglos.

---

[1]) Staub 1801. § 407 Anm. 3; Goldmann S. 1660 § 383; Meyer S. 7; Eberth S. 24; Denkschrift S. 231 in Verbindung mit S. 241; Cosack S. 188.

[2]) Lehmann S. 804; Senckpiehl S. 86; Düringer-Hachenburg S. 447; Karl Lehmann S. 923; Lehmann-Ring S. 270; Dernburg, S. 563, rechnet ihn unter mandatsähnliche Werkver-

Nur hinsichtlich der Kündigung des Speditionsvertrages macht sich die verschiedene Auffassung geltend. Der Spediteur würde nach der oben erwähnten Ansicht gemäß § 627 BGB. das Kündigungsrecht haben, die Vertreter der Ansicht, der Speditionsvertrag sei Werkvertrag, müssen dieses Recht dem Spediteur versagen, da es nach § 649 BGB. nur dem Versender als Besteller zukommen würde.

Vor allem ist es das dauernde Vertrauensverhältnis, welches von Anbeginn der Tätigkeit des Spediteurs bis zur Erledigung der gestellten Aufgabe bei der Spedition — wie bei der Kommission — vorherrschend ist, welche mehr auf das Wesen des Dienstvertrages hinweist.

Zudem lassen doch die Ausführungen der Denkschrift[1]) zum mindesten darüber keinen Zweifel bestehen, daß das Gesetz die Vorschriften über den Dienstvertrag auf das Speditionsgeschäft hat zur Anwendung bringen wollen[2]).

Ganz abgesehen von dieser streitigen Auffassung über

---

träge; Makower, S. 1334, vermittelnd. Es handelt sich darum, ob man mit dem Wort Speditionsvertrag den Begriff einer Vereinbarung über Ausführung eines einzelnen Geschäftes (bzw. mehrerer inhaltlich zusammenhängender einzelner Geschäfte) verbinden, oder aber den Begriff einer Vereinbarung über ständige Ausführung einer unbestimmten Zahl von erst demnächst im einzelnen zu bezeichnenden Geschäften. Die Grenze zwischen beiden Vereinbarungen ist allerdings fliessend, wie sie auch zwischen Werk- und Dienstvertrag fließend ist. — Gareis S. 415. Das Speditionsgeschäft ist ein eigenartiges Arbeitsgeschäft des Handelsrechts.

[1]) Denkschrift S. 231 in Verb. m. S. 241.

[2]) Auch die Vorschrift des § 396 HGB. ist mit dem Wesen eines Dienstverhältnisses durchaus nicht unvereinbar. RG. v. 24. X. 04. § 396 HGB. kann zu Zweifeln Anlaß geben, da hiernach die Ausführung des Geschäfts eine Voraussetzung für den Provisionsanspruch des Kommissionärs bildet.

die rechtliche Natur des Speditionsvertrages ist es in dem einen, wie im anderen Falle eine Geschäftsbesorgung, die dem Spediteur obliegt. Demgemäß finden nach § 675 BGB. auf einen Dienstvertrag oder Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat, die meisten Vorschriften über den Auftrag entsprechende Anwendung.

Der Spediteur hat durch den Speditionsvertrag die Pflicht übernommen, die Versendung bestimmter Güter zu besorgen. Unter dem Begriff der „Güter" ist wohl dasselbe zu verstehen, wie in § 425 HGB. Nach diesem Paragraphen liegt es dem Frachtführer ob, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen. Die Güter bilden hier[1]) nur den Gegensatz zu den Personen und werden im weitesten Sinne des Wortes aufgefaßt. Es sind darunter alle transportablen Gegenstände zu rechnen, nur darf die Körperlichkeit des Gutes nicht fehlen.

Durch den Abschluß des Speditionsvertrages mit dem Versender hat sich der Spediteur zur Besorgung der Güterversendung verpflichtet. Er hat es übernommen, alle erforderlichen Vorbereitungen zu treffen, um das Gut auf den Weg zu bringen. Der Spediteur hat nicht die Aufgabe, die Versendung der Güter auch auszuführen; diese Tätigkeit gehört vielmehr zu den Obliegenheiten eines Frachtunternehmers. Hat der Spediteur mit einem Frachtführer zwecks Beförderung der Güter abgeschlossen und ihm dieselben übergeben, so ist mit diesem Zeitpunkt seine eigentliche Tätigkeit beendet. Zu weiteren Diensten ist er nicht verpflichtet. Für die Beförderung der Güter und deren Erfolg, die richtige Ankunft am Be-

---

[1]) Burchard S. 65; Makower S. 1426; RG. Bd. 20 S. 49; Düringer-Hachenburg S. 450 § 407.

stimmungsort hat der Frachtunternehmer einzustehen. Diese Annahme bezüglich des Endpunktes für die Arbeitsleistung des Spediteurs rechtfertigen auch die §§ 409 und 396 HGB., denn hiernach kann der Spediteur Provision erst fordern, wenn er durch die Übergabe des Gutes an den Frachtführer seine Aufgabe ausgeführt hat.

Die Versendung des Gutes bedeutet eine räumliche Fortbewegung. Es ist nicht erforderlich, daß Ausgangs- und Endpunkt in getrennten Orten liegen[1]). Gleichwohl wird der Distanzverkehr beim Speditionsgewerbe überwiegen und der Platzverkehr nur selten vorkommen. Der Kontrahent, mit dem der Spediteur den Beförderungsvertrag abschließt, ist ein Frachtführer, also nach § 425 BGB. eine Person, die es gewerbsmäßig übernimmt, die Güterbeförderung auszuführen, oder aber nach § 451 HGB. ein Kaufmann, der nur gelegentlich im Betriebe seines Handelsgewerbes einen Transport ausführt[2]). Die Güterversendung nur durch einen Zwischenspediteur besorgen zu lassen genügt keinesfalls, obwohl letzterer sehr wohl einen Teil des Transportes ausführen kann[3]). Der Verfrachter von Seeschiffen, mit dem der Spediteur auch den Beförderungsvertrag abschließen kann, steht nach § 407 HGB. dann in demselben Rechtsverhältnis zum Spediteur, wie der Frachtführer. Es erübrigt sich somit eine genaue Auseinanderhaltung dieser beiden Transportunternehmer.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß zum Begriff des Spediteurs das Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit[4]) gehört. Unter Gewerbe versteht man die wirtschaftliche

[1]) Burchard S. 65.

[2]) cf. unten § 10.

[3]) Senckpiehl S. 11.

[4]) Düringer-Hachenburg S. 343; Staub S. 383, Anm. 16 S. 1738; Burchard S. 61; Grünberg S. 8; Gareis S. 28.

Tätigkeit, die vermöge eines einheitlichen Willensentschlusses darauf gerichtet ist, eine Reihe wirtschaftlich sich gleichbleibender Handlungen ständig vorzunehmen zwecks Erlangung eines regelmäßigen Gewinnes. Nicht nötig ist, daß bei jedem einzelnen Geschäft ein Gewinn realisiert wird, es genügt, wenn der auf Gewinn gerichtete Wille ein leitendes Prinzip des ganzen Betriebes ist. Das Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit wird jedoch durch § 415 HGB. erheblich abgeschwächt. Danach finden die Vorschriften vom Speditionsgeschäft auch Anwendung auf einen Kaufmann, der, ohne Spediteur zu sein, nur gelegentlich einmal im Betriebe seines Handelsgewerbes eine Gütersendung zu besorgen übernimmt. Die Gewerbsmäßigkeit hat sonach in Wahrheit nur für den Begriff des Handelsgewerbes im allgemeinen praktischen Wert.

§ 3.

Der Spediteur als „Kaufmann".

Die Speditionsgeschäfte im Sinn von § 407 Abs. 1 HGB. sind Grundhandelsgeschäfte; sie machen den, der sie gewerbsmäßig betreibt, zum Kaufmann. § 11, Abs. 2, Ziff. 6 HGB. Die Spediteure sind nun in ihrer Sonderrechtsstellung als Kaufleute gewissen vom bürgerlichen Recht abweichenden Rechtssätzen unterworfen. Wir sehen hier von Spediteuren, die „Minderkaufleute" nach § 4 Abs. 1 HGB. sind, ab; meist wird ja der Spediteur „Vollkaufmann" sein.

Vor allem kommen für den Kaufmann im allgemeinen, also für den Spediteur die Vorschriften des 2., 3., 4. Abschnittes des ersten Buches des HGB. zur Anwendung. Der Spediteur hat eine Handelsfirma, § 17 HGB., d. h. sein Name, unter dem er im Handel seine Geschäfte be-

treibt und Unterschriften abgibt, ist eine Firma im Sinn des HGB. Die Firma hat der Spediteur bei dem Gericht, in dessen Bezirk sich die Niederlassung befindet, anzumelden und sie in den Akten zum Handelsregister persönlich zu zeichnen § 29 HGB. Sodann liegt dem Spediteur die wesentliche Verpflichtung ob, jedes geschäftliche Vorkommnis von Bedeutung urkundlich festzustellen. § 28 HGB. Diese Buchführung soll eine vollkommene genaue Übersicht von dem ordnungsmäßigen Betrieb des Speditionsgeschäftes geben. Der Preußische Entwurf zum HGB. Art. 297 enthielt spezielle Vorschriften über die Buchführung des Spediteurs. Die Ablehnung des damals gestellten Antrages wurde begründet durch den Hinweis, daß der Spediteur in seiner Eigenschaft als Kaufmann schon von selbst zu einer gewissenhaften Buchführung verpflichtet sei[1]).

Der Gesetzgeber hat es absichtlich unterlassen, die erforderlichen Handelsbücher einzeln aufzuzählen; eine solche Aufstellung wäre bei der Verschiedenartigkeit des Geschäftsbetriebes eine sehr schwierige Arbeit. Doch ist es nicht uninteressant die Bücher zu kennen, die regelmäßig in jedem nennenswerten Speditionsgeschäft geführt werden. Wir finden da zunächst:

1. Das Inventurenbuch, welches das Anfangsvermögen des Kaufmanns und die späteren Inventuren und Bilanzen aufnimmt.
2. Das Tagebuch (Journal, Memorial) verzeichnet alle nicht bar bezahlten Geschäfte.
3. Das Kassabuch enthält alle Bargeschäfte.
4. Das Hauptbuch stellt die einzelnen Schuldposten aus den übrigen Büchern in Konten nach der Person des einzelnen Schuldners geordnet zusammen.

---

[1]) Anschütz und Völderndorff S. 398.

Zur besseren Übersicht über den Umfang des Betriebes dienen dem Spediteur noch etwa folgende Nebenbücher:

1. Das Speditionsbuch, je für einen Spezialverkehr.
2. Zur Erleichterung mit der Eisenbahn und Schiffahrts-Gesellschaft:
   a) Ankunftsbuch (Zahl, Gewicht, Art der ankommenden Güter, Abgangsort, Tag der Ankunft, verlegte Vorfracht).
   b) Abgangsbuch (entsprechend eingerichtet) mit besonderer Rubrik für Nachnahmen.
   c) Nebengebührenbuch zur Eintragung der von der Bahn zur Verrechnung gelangenden Nebengebühren.
3. Das Lagerbuch, in dem jeder Kunde ein besonderes Blatt erhält.
4. Das Fuhrmannsbuch, auch für etwaige Reklamationen[1]).

Ob einfache oder doppelte Buchführung erforderlich ist, richtet sich je nach Größe und Umfang des einzelnen Geschäftsbetriebes; doch wird doppelte Buchführung regelmäßig angewandt werden.

Es gehört weiterhin zur ordnungsmäßigen Buchführung die Verpflichtung des Spediteurs zur Aufbewahrung der gesamten Handelskorrespondenz. Es sind damit nach § 38 Abs. 2, HGB. inbegriffen sowohl die Abschriften von abgeschickten Geschäftsbriefen, als auch die erhaltenen Handelsbriefe. Endlich erfordert die Buchführung noch die regelmäßige Aufstellung von Inventur und Bilanz. § 39 HGB. Diese Aufstellungen, die Handelskorrespondenz und die Handelsbücher, von der letzten Eintragung an gerechnet, sind bis zum Ablauf von zehn Jahren auf-

[1]) cf. Senckpiehl S. 21.

zubewahren. § 44 HGB. Es finden sodann auf den Spediteur als „Kaufmann“ die allgemeinen Vorschriften über Handelsgeschäfte § 343ff. HGB. Anwendung. Es muß z. B. eine Vertragsstrafe, wie im Betriebe des Handelsgewerbes versprochen, gezahlt werden und darf nicht vom Gericht, wenn sie unverhältnismäßig hoch sein sollte, auf den angemessenen Betrag herabgesetzt werden. § 348 HGB. § 343 Abs. 1 BGB. Die Bürgschaftsleistung, das Schuldversprechen und Schuldanerkenntnis des Spediteurs sind auch ohne die nach BGB. vorgeschriebene Form gültig. § 350 HGB. Auf die Pflichten aus § 362 HGB. ist noch in anderem Zusammenhang zurückzukommen. Zunächst wollen wir versuchen, auf die Pflicht des Spediteurs zur „Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns“ näher einzugehen.

§ 4.

Die Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns.

Zum besseren Verständnis dieser Pflicht[1]) ist auf die Vorschrift des § 276 BGB. zurückzugreifen. Danach handelt fahrlässig, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt. Diese allgemeine Regel erhält für den Handelsverkehr in § 347 Abs. 1 HGB. einen bestimmter gefaßten Inhalt. Hier ist der Grundsatz des § 276 Abs. 1, Satz 2 BGB. angewandt auf einen Kaufmann, der als Schuldner einem gewissen Kontrahenten gegenübersteht.

In solchem Fall hat der Kaufmann die unbedingte Pflicht, ein bestimmtes Maß von Sorgfalt zu beobachten:

[1]) cf. Denkschrift S. 194.

Er hat für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes einzustehen. Das HGB. verlangt die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ausdrücklich vom Handlungsagenten § 84, Abs. 1 von den Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrats einer Aktiengesellschaft § 241 Abs. 1. § 249 Abs. 1 vom Kommissionär § 384 Abs. 1. Für den Spediteur ist diese Sorgfaltspflicht durch § 347 Abs. 1 HGB. vorgeschrieben. Für das Maß der Sorgfalt sind Handelsbräuche zu Rate zu ziehen[1]).

Dieser Sorgfaltsbegriff ist jedoch kein absoluter, für alle Kaufleute allgemein gültiger; er ist verschieden nach der Vertragsgattung, nach der Handelssitte, und nach den einzelnen Zweigen kaufmännischer Tätigkeit[2]).

Erst in diesen letzteren gewinnt er etwas festere, wenn auch noch immer nicht so feste Konturen, um ein für allemal in eine Regel gebannt werden zu können. Zieht man nun die Folgerungen speziell für den Spediteur, so gibt die Vorschrift des § 408 Abs. 1 HGB. nähere Aufklärung darüber, in welcher Weise die Sorgfaltspflicht für den Spediteur ihre Wirkungen äußert. Er hat danach die Versendung und alles, was mit ihr in Zusammenhang steht, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen. Was unter dieser Sorgfalt zu verstehen ist, können die kurz gefaßten Gesetzesworte nicht ausdrücken. Die Denkschrift[3]) führt aber beim Lagergeschäft aus, daß die allgemeine Behauptung, die gehörige Sorgfalt angewandt zu haben, den Lagerhalter nicht schützt, derselbe vielmehr darzutun hat, daß der Schade durch einen von ihm nicht zu vertretenden Umstand entstanden sei. Dabei ist selbstverständlich nicht der Maßstab

---

[1]) K. Lehmann S. 923.
[2]) cf. Grünberg S. 59.
[3]) Denkschrift S. 250.

einer kaufmännischen Sorgfalt im allgemeinen anzulegen, sondern es handelt sich vielmehr, wie in anderen Fällen, so auch hier um diejenige Sorgfalt, welche einem Unternehmer des betreffenden Geschäftszweiges angesonnen werden müsse. Hierdurch ist deutlich zum Ausdruck gebracht, daß der Spediteur die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs anwenden muß.

Das Speditionsgewerbe nimmt als besonderer Handelszweig im Transportverkehr eine bedeutungsvolle Stellung ein. Es verlangt von demjenigen, der es betreibt, spezielle Kenntnisse. Man wendet sich deshalb an einen Spediteur zur Besorgung einer Güterversendung, weil man bei ihm eine besondere Fachbildung vermutet und auf gewissenhafte Leistung der Dienste vertrauen darf. Die Kenntnisse seines Sonderberufes eignet sich der Spediteur teils durch die Praxis, teils durch Selbstbildung an. Was aber ein fachmännisch gebildeter Spediteur alles wissen muß, läßt sich nur in großen Zügen feststellen. So ist der Spediteur, dessen Haupttätigkeit darin besteht, mit Frachtunternehmern zum Zweck der Güterbeförderung abzuschließen, für verpflichtet zu erachten, die einschlägigen inländischen Gesetze und Verordnungen, die Zoll- und Deklarationsvorschriften, die Ein- und Ausfuhrverbote genau zu kennen. Inwieweit Bestimmungen ausländischen Rechtes, als dem Spediteur bekannt, vorausgesetzt werden können, entscheidet jeweilig der einzelne Fall. Indes ist doch anzunehmen, daß jeder Spediteur, der Gütersendungen nach dem Ausland besorgt, auch die hauptsächlichsten Vorschriften dieses Landes kennt, die mit dem Transport in Berührung stehen.

Doch noch anderweite Kenntnisse werden vom Spediteure verlangt. Soll er mit dem Frachtführer einen möglichst vorteilhaften Vertrag zugunsten des Versenders abschließen können, so muß er gut unterrichtet sein

über die Lage des Bestimmungsortes, nach dem das Gut zu senden ist, und über die Verschiedenartigkeit der Verkehrswege und Beförderungsmittel. Münter[1]) sagt: Zu der Kunstkenntnis des Spediteurs von Metier gehöre:

a) Kenntnis guter und sicherer Fuhrleute.
b) Kenntnis, wie ein Wagen oder Schiff vernünftig und artistisch so geladen werden muß, daß aus der Art, wie es geladen ist, kein Unglück entspringen kann.
c) Kenntnis von der Verfassung der Länder und deren Verordnungen, welche der Fuhrmann berührt.

Jedenfalls ist der Grundsatz gerechtfertigt, daß der Spediteur alles das selbst kennen und wissen muß, was der ordentliche Betrieb seines Handelsgewerbes nötig erscheinen läßt. Er muß die Route kennen, auf der das Gut am schnellsten und sichersten befördert werden kann; insbesondere muß er genau Bescheid mit den Verkehrsmitteln wissen, ob Eisenbahn, Schiff oder Achse zu benutzen ist, er muß die Fahrzeiten miteinander vergleichen und darauf bedacht sein, das billigste Beförderungsmittel auszuwählen, das doch gleiche Garantien gewährt wie ein viel kostspieligeres. Das Erfordernis dieser technischen Kenntnisse des Spediteurs gestattet die Folgerung zu ziehen, daß der Spediteur für allen Schaden haftet, der aus seiner Unkenntnis von derartig Wissenswertem entspringt. Denn um einen möglichen Schaden zu vermeiden, vertraut der Versender sein Gut der Obhut des Spediteurs an. Die Erfahrung des Fachmannes soll die Transportschwierigkeiten bewältigen und den Verkehr überhaupt erleichtern helfen. Nun ergeben sich aus der Sorgfaltsverletzung an sich keine Folgen für den fahrlässig handeln-

[1]) Münter S. 230.

den Spediteur; die Fahrlässigkeit muß die Ursache sein für den Eintritt bestimmter Wirkungen, um den Spediteur für sein Verschulden haften zu lassen. Dieser Grad der Haftung ist dem Spediteur des deutschen HGB. eigentümlich, er unterscheidet sich wesentlich von der Haftung des Commissionaire pour les transports par terre et par eau des französischen Rechtes. Der letztere garantiert für den Erfolg des Transportes, für die rechtzeitige Ablieferung der Waren innerhalb der im Frachtbrief bestimmten Frist und haftet ohne Rücksicht auf Verschulden für jeden während der Reise eintretenden Schaden, es sei denn, daß vis maior nachgewiesen werden kann.

Haben wir zuvor gesehen, mit welchen geographischen und verkehrspolitischen Kenntnissen der Spediteur vertraut sein muß, so bleibt noch zu erörtern, wieviel Kenntnisse erforderlich und ausreichend sind. Das Gesetz fordert nicht den strengsten Gesichtspunkt, es läßt als Maßstab die Kenntnisse eines Durchschnittsspediteurs zu[1]). Burchard sagt ganz mit Recht, daß ein Mittelmaß von Kenntnissen und Fähigkeiten beim Spediteur vorausgesetzt werden kann, das regelmäßig gefunden wird bei denjenigen, die sich unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen mit Spedition befassen. Als ausreichende Fachbildung kann man also dasjenige Maß von Kenntnissen und Fähigkeiten bezeichnen, welches erforderlich ist, um denjenigen Ansprüchen zu genügen, die an dem gewerblichen örtlichen Mittelpunkt des Speditionsgewerbes bez. unter gleichartigen Verhältnissen gestellt zu werden pflegen[2]). Mit Recht macht aber Eberth[3]) auf die etwas kühne Behauptung Burchards aufmerksam, daß ein Spediteur in einer überseeischen Handelszentrale mehr Kennt-

[1]) Burchard S. 125.
[2]) cf. auch Staub S. 1805 § 408.
[3]) Eberth S. 37.

nisse besitzen müsse, als der an einem, wenn auch bedeutenden Binnenspeditionsplatz. Der Handel beschränkt sich heutzutage bei der Vielseitigkeit der Transportmittel nicht mehr auf nur am Meere gelegene Handelsplätze und Großstädte im Binnenland. Der Spediteur in kleinen Städten mit reicher, lebhafter Industrie kann oft und leicht ebensoviel und mehr Exportgeschäfte besorgen, wie der Spediteur an großen Verkehrszentren. Der Spediteur in einem „untergeordneten Landstädtchen“[1]) kann unberücksichtigt bleiben, da dieser meist die Spedition doch nur als Nebengewerbe betreibt. Man wird demnach nicht fehlgehen, wenn man von jedem „wirklichen“ Spediteur eine gründliche Beherrschung seiner speziellen Fachkenntnisse verlangt. Es würde auch im Kreise von Fachgenossen Aufsehen erregen, wenn ein Spediteur sich dadurch selbst ein Armutszeugnis ausstellt, daß er wegen Mangel an erforderlichen Kenntnissen die Besorgung eines Gütertransportes ablehnt. Eberth[2]) fordert danach für die Kenntnisse des Spediteurs einen absoluten Maßstab. Jedenfalls unterliegt im Einzelfall die Frage, ob der Spediteur die erforderliche Sorgfalt angewandt hat und sein Verhalten einwandfrei war, noch der Beurteilung des Richters, der alle in Betracht kommenden Umstände, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen, berücksichtigen muß.

Es soll weiter noch kurz ein konkreter, häufig vorkommender Fall berührt werden. Der Spediteur hat einen Auftrag zwecks Güterversendung angenommen, weiß aber genau, daß er die Kenntnisse nicht besitzt, sie auch nicht schnell sich aneigenen kann, die zur Ausführung des übernommenen Auftrags unbedingt erforder-

---

[1]) Burchard S. 125.
[2]) Eberth S. 38.

lich sind. Hier ergibt sich ohne weiteres die Schlußfolgerung, daß der betreffende Spediteur die erforderliche Sorgfalt schon durch Annahme des Speditionsauftrages verletzt hat und für jeden durch sein Verschulden möglicherweise eingetretenen Schaden aufkommen muß. Bei Berechnung des Schadensersatzes kommen die allgemeinen Vorschriften des BGB. § 249ff. zur Anwendung. In dem erwähnten Fall muß der Spediteur entweder den gestellten Antrag sofort ablehnen oder er muß den Versender, falls dieser auf Annahme des Antrags drängt, auf das Risiko eines solchen Transportes aufmerksam machen, und durch deutlichen Hinweis seine Haftung für etwaigen Schaden im voraus ausschließen. Ein konkurrierendes Verschulden § 254 BGB. des Auftraggebers ist dann anzunehmen, wenn dieser dem Spediteur die Güterbesorgung anvertraut, obwohl er dessen Unkenntnis kannte oder kennen mußte. Immerhin muß in der Regel dem Spediteur der größere Vorwurf gemacht werden. Eine Erörterung der Fragen, in welcher Weise und welcher Schaden vom Spediteur im Falle des Verschuldens zu ersetzen ist, geht über den Umfang der vorliegenden Arbeit hinaus.

§ 5.

Die Pflichten vor und bei Abschluß des Speditions-Vertrages.

Beauftragt heutzutage ein Privatmann einen Spediteur mit der Besorgung einer Gütersendung, so kommen auf den Vertrag, den die Kontrahenten dann abschließen, die Vorschriften § 407ff. HGB. über das Speditionsgeschäft zur Anwendung. Es ist nicht notwendig, daß

auch der Auftraggeber Kaufmann ist. Der Spediteur ist nach § 1 Abs. 2 Ziffer 6 Kaufmann, sein Speditionsvertrag ein handelsrechtlicher Vertrag. Demnach sind auf das mit dem Spediteur abgeschlossene Rechtsgeschäft die allgemeinen Vorschriften des dritten Buches des HGB. anzuwenden. Nach § 345 HGB. gelten die Bestimmungen über Handelsgeschäfte für beide Vertragsparteien, auch wenn das Rechtsgeschäft nur für die eine der beiden Parteien ein Handelsgeschäft ist. Für den Abschluß eines Speditionsvertrages fordert das neue HGB. keine Form, das alte HGB. hob die Formlosigkeit in Art. 317 ausdrücklich hervor. Die Speditionsverträge können also schriftlich, mündlich oder durch konkludente Handlungen abgeschlossen werden.

Bevor wir jedoch auf den Abschluß des Speditionsvertrages selbst näher eingehen, ist zu bemerken, daß auch schon vorher, mit Rücksicht auf den erst abzuschließenden Vertrag, Pflichten für den Spediteur entstehen. Handelt es sich darum, einen größeren Transport zu besorgen, so tritt der auftragerteilende Versender oft zunächst mit dem Spediteur in Unterhandlungen ein. Er will zuvor die Ansicht des Spediteurs hören, wie dieser sich als Fachmann die Ausführung der Güterversendung am besten denkt. Der Spediteur muß dann bei Erteilung von Ratschlägen schon die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns beobachten[1]). Er darf keine Umstände verschweigen, die für die Entschließungen des Versenders von Wichtigkeit sein können und darf nur eine Auskunft erteilen, die nach seinem eigenen besten Wissen zuverlässig ist. Denn schon bei solchen Vorverhandlungen handelt der Spediteur in seiner Eigenschaft als „Spedi-

---

[1]) Staub S. 1747 § 384; Goldmann S. 1662 § 384; Burchard S. 127; RG. Bd. 19 S. 100.

teur", allerdings stets nur unter der Voraussetzung, daß der Abschluß des Speditionsvertrages später nachfolgt. Eine derartige Ratserteilung ist als wesentlicher Bestandteil des späteren Vertragsverhältnisses anzusehen, und im Zusammenhang und nach den Regeln des Speditionsvertrages zu beurteilen. Anders würde sich die Sachlage gestalten, wenn der Rat außerhalb und losgelöst von einem Vertragsverhältnis erteilt würde. Der Spediteur würde in solchem Fall nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts haften, also nur für den durch seinen Rat dolos herbeigeführten Schaden.

Für den Abschluß des Speditionsvertrages selbst gelten nun die nachfolgenden Bestimmungen. Ein Vertrag kommt zustande durch die übereinstimmende Willenserklärung zweier Personen. Will daher der Auftraggeber einen Gütertransport von einem Spediteur besorgen lassen, so muß er seinen Willen in einem entsprechenden Antrag kundtun. Der Spediteur ist dann in der Regel verpflichtet, seinen Willen bezüglich der Annahme des Antrages zu äußern. Keineswegs ist der Spediteur zur Annahme des Antrages verpflichtet; es steht ihm vollkommen frei, sich für Annahme oder Ablehnung desselben zu entscheiden. Nicht selten kommt es vor, daß Speditionsfirmen durch Zusendung von Zirkularen dem Publikum ihre Dienste für Güterbesorgung anbieten. Ein derartiges Erbieten richtet sich an bestimmte Personen, es ist ein Individualangebot im Sinne des § 362 Abs. 1 Satz 2 HGB. Dem Spediteur wird dann der Antrag zum Abschluß eines Speditionsvertrags von einer Person gemacht, der gegenüber er sich zur Besorgung solcher Geschäfte erboten hat[1]). Der andere Fall der Handelsofferte des § 362 Abs. 1 HGB. liegt dann vor, wenn dem Spediteur ein Antrag über die Be-

[1]) Lehmann-Ring S. 65 § 362; Burchard S. 83.

sorgung von Speditionsgeschäften von jemand zugeht, mit dem er in Geschäftsverbindung steht. § 362 Abs. 1 Satz 1 HGB. Demnach können nicht allgemein gehaltene Ankündigungen, Zeitungsinserate dem Spediteur die in § 362 Abs. 1 HGB. statuierte Pflicht auferlegen. Das öffentliche Erbieten zur Besorgung von Speditionsgeschäften — das Firmenschild eines Spediteurs mit Hinweis auf sein Gewerbe würde diese Absicht deutlich genug erkennen lassen — ist vielmehr nach § 663 BGB. zu beurteilen. Stets wird in allen erwähnten Fällen eine unverzügliche Antwortspflicht auf einen eingegangenen Antrag gefordert. Das Schweigen des Spediteurs hat aber in den beiden Fällen des § 362 Abs. 1 HGB. die gesetzliche Folge, daß der Antrag als angenommen gilt, während im Gegensatz hierzu nach § 663 BGB. Schweigen weder Annahme noch Ablehnung bedeutet. Der Spediteur verletzt hier dadurch, daß er nicht unverzüglich antwortet, nur eine ihm nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen obliegende Pflicht, die ihn zum Schadensersatz verbindlich macht.

Im Interesse des Auftraggebers bestimmt § 362 Abs. 2 HGB. weiterhin, daß der Spediteur das mitgesandte Gut auch bei Ablehnung des Antrages einstweilen vor Schaden zu bewahren hat. Er muß die Waren eine angemessene Zeit behalten, bis der Versender selbst anderweitige Verfügungen und Fürsorge für sie treffen kann. Für den Spediteur kommen natürlich stets zunächst die Vorschriften des HGB. zur Anwendung, nur ergänzend die des BGB. Bevor der Spediteur einen Auftrag annimmt, muß er zuvor noch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns prüfen, ob er imstande ist, die Besorgung der Güterversendung auszuführen. Wenn er sich der Aufgabe nicht gewachsen fühlt, sei es, daß ihm für den konkreten Fall erforderliche Kenntnisse fehlen, oder daß

er die Versendung der Güter nur auf einer Teilstrecke des ganzen Weges besorgen kann, ist er unbedingt verpflichtet, den Antrag, so wie er gestellt, abzulehnen. Indes kann er sich sehr wohl dem Auftraggeber gegenüber erbieten, den Teiltransport zu besorgen mit der Verpflichtung, an dessen Endpunkt für die Weiterbeförderung der Güter durch ihm bekannte Spediteure Sorge tragen zu wollen. Sodann muß sich der Spediteur vor Abschluß des Speditionsvertrages noch eine Frage vorlegen, die bei allen Rechtsgeschäften zu berücksichtigen ist. Er muß sorgfältig prüfen, ob der abzuschließende Vertrag mit dem geltenden Recht nicht im Widerspruch stehen wird. In diesem Falle würde ja der Vertrag nichtig und die Ausführungen also rechtlich unmöglich sein.

Ist der Speditionsvertrag[1]) abgeschlossen, bevor das den Transport untersagende Verbot ergangen ist, so gilt derselbe gleichfalls als rechtlich unausführbar, da das Verbot dieselbe Wirkung ausübt, wie der Widerruf des Auftraggebers. Es handelt sich hier hauptsächlich um Ein- und Ausfuhrverbote und Zollgesetze. Man kann sich die Neigung erklären, gerade solche Gesetze zu umgehen und die durch sie angestrebten Absichten zu vereiteln. Um so energischer muß deshalb der Spediteur dagegen Stellung nehmen[2]). Es kann aber auch die Verkehrsfähigkeit gewisser Objekte im Lande selbst eingeschränkt oder ganz aufgehoben sein, so etwa hinsichtlich verbotener Waffen oder Militärmonturstücke.

Zweifel können bei Beurteilung des Falles aufkommen, wenn ein Speditionsvertrag die Umgehung eines ausländischen Zollgesetzes bezweckt. Der Fall kann nicht dem

---

[1]) Burchard S. 137.
[2]) Grünberg S. 51.

§ 134 BGB. subsumiert werden, denn die dort erwähnten Gesetze sind nur die für den Inländer unter Beobachtung der staatsrechtlichen Formen verfassungsmäßig zustande gekommenen Normen. Aber ebenso einleuchtend ist es auch, daß ein Speditionsvertrag zwecks Einschmuggelns bestimmter Waren jedenfalls gegen die guten Sitten verstößt, § 138 Abs. 1 BGB., also gleichwohl nichtig ist. Verstößt die Handlung, die zum Gegenstand des Vertrages gemacht ist, gegen die guten Sitten, so ist die Abschließung des Vertrages selbst schon gegen die guten Sitten[1]). Richtig führt Staub aus, daß solche Schmugglerverträge gar oft unter strafbarer Mitwirkung von Untertanen des zu schädigenden Staates, ja selbst durch bewußte Bestechung der ausländischen Zollbeamten zustande kommen. Den Standpunkt, daß ein Vertrag auf Umgehung fremder Gesetze auf jeden Fall unmoralisch ist, § 138 BGB., teilt auch das Reichsgericht[2]). Wird dem Spediteur daher der Antrag zwecks Abschließung eines solchen Vertrages gemacht, so ist er verpflichtet, den Versender sofort auf die rechtliche Unmöglichkeit der Ausführung aufmerksam zu machen und gleichzeitig den Antrag abzulehnen.

Es bleibt schließlich übrig, kurz zu untersuchen, welches örtliche Recht für Inhalt und Wirkung des Speditionsvertrages zur Anwendung kommt. In erster Linie ist für die Bestimmung des Erfüllungsortes die Vereinbarung der Parteien maßgebend. Falls der Erfüllungsort aber weder aus Vereinbarungen, noch aus der Natur des Schuldverhältnisses sich ergibt, greift das Personalstatut des Schuldners — des Spediteurs — Platz. Erfüllungsort ist also nach § 269 Abs. 2 BGB. der Ort der gewerblichen Niederlassung des Spediteurs zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses.

---

[1]) Burchard S. 152; Staub § 407 S. 1804.

[2]) RG. 42, 295.

Übereinstimmend hiermit äußern sich Düringer-Hachenburg und Makower[1]). Die dem Vertrage eigentümliche Verpflichtung ist die Übernahme der Transportgeschäftsbesorgung; darum ist beim Speditionsvertrag immer das für den Ort der Übernahme der Geschäftsbesorgung maßgebende Recht das ausschlaggebende. Die Vertreter der gegenseitigen Ansicht[2]) nehmen als Erfüllungsort den Ort an, an dem der Spediteur die Ware empfängt und absendet. Für diese Auffassung findet sich jedoch im Gesetz kein nachweisbarer Grund. Auffallenderweise gibt jedoch Staub ebenda zu, daß der Erfüllungsort für den Versender dessen Wohnsitz zur Zeit des Abschlusses des Speditionsvertrages ist. Der Versender ist aber gleichfalls Schuldner aus dem Speditionsvertrag, und weshalb sollte da für den Spediteur eine andere Regel als für den Versender bezüglich des Erfüllungsortes maßgebend sein?

§ 6.

Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Versender im allgemeinen.

Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 hat, um Verwirrungen vorzubeugen, bestimmte Bezeichnungen festgelegt. Der Spediteur wird als Absender bezeichnet, er schließt den Frachtvertrag im eigenem Namen ab, während der Auftraggeber des Spediteurs Versender heißt, für dessen Rechnung wird der Frachtvertrag geschlossen. Das Gesetz nennt in § 408 Abs. 1 HGB. noch den Zwischenspediteur, an den das Gut zum Zwecke der

---

[1]) Düringer-Hachenburg § 383 S. 350; Makower S. 1427 § 407 S. 350.

[2]) Staub S. 1804 § 407; Goldmann S. 1704 § 407.

Weiterbeförderung zu adressieren ist. Wohl zu unterscheiden vom Zwischenspediteur ist der Unterspediteur, dessen sich der Spediteur zur Ausführung des ihm erteilten ursprünglichen Speditionsauftrages bedient. Der Spediteur haftet für den Unterspediteur, der nur Erfüllungsgehilfe ist, nach § 278 BGB.[1]).

Neben der Pflicht des Spediteurs, die Versendung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen, legt § 408 Abs. 1 HGB. dem Spediteur noch zwei weitere allgemeine Pflichten auf. Der Spediteur muß bei Besorgung der Güterversendung das Interesse des Versenders wahrnehmen und dessen Weisungen befolgen. Die gleichen Verpflichtungen bestimmt § 384 HGB. für den Kommissionär. Die Vertrauensstellung, die der Spediteur dem Versender gegenüber einnimmt, bringt es von selbst mit sich, daß der Spediteur sich als Hüter der Interessen seines Auftraggebers betrachten muß. Der Versender übergibt dem Spediteur das zu befördernde Gut und räumt ihm die tatsächliche Verfügungsgewalt über dasselbe ein. Oft haben die Güter einen großen Wert, der Bestimmungsort ist weit entfernt, mannigfache Schwierigkeiten sind während der Dauer der Reise zu bewältigen, so daß die Güter der Gefahr ausgesetzt sind, verloren zu gehen oder beschädigt zu werden. Der Spediteur hat während der ganzen Zeit, bis die Güter am Bestimmungsort dem Empfänger ausgeliefert werden, die sachentsprechenden Verfügungen zwecks Erhaltung der Güter zu treffen. Zwar steht er nur als notwendige Mittelsperson zwischen dem Versender und dem Frachtführer, aber der Versender ist

---

[1]) cf. Staub S. 1805 § 408; Düringer-Hachenburg S. 458 § 408; Makower S. 1430 § 407, im Verkehr ist diese Bezeichnung nicht üblich; Lehmann-Ring S. 270 § 407. Unterspediteur ist der Substitut des Spediteurs, RG. Bd. 10 S. 166.

ja gezwungen, die Dienstleistungen des Spediteurs in Anspruch zu nehmen, da er selbst dem Frachtführer wirksame Anweisungen bezüglich der Güter nicht erteilen kann. Der Spediteur muß es sich also unbedingt zur Aufgabe machen, das Interesse des Versenders mit großer Gewissenhaftigkeit wahrzunehmen, um sich des in ihn gesetzten Vertrauens würdig zu erweisen. Ihm darf nicht der Vorwurf gemacht werden können, daß ein anderer Spediteur den Vorteil des Versenders unter sonst gleichen Verhältnissen besser gewahrt hätte.

Sodann ist der Wille des Auftraggebers das leitende Motiv für alle Entschließungen des Spediteurs bezüglich der Ausführung der Güterversendung. Der Spediteur muß sich demgemäß mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bemühen, den erteilten Auftrag so aufzufassen, wie er nach der Absicht des Versenders gewollt war; im Zweifel hat er vorher noch Aufklärung zu verlangen. Der Wille des Versenders wird sich nun namentlich in bestimmten Weisungen kundtun, die entweder vertraglich festgelegt oder einseitig vom Versender erteilt werden können. Der Spediteur schuldet seinem Auftraggeber auf Grund des Speditionsvertrages eine sorgfältig genaue Erfüllung der übernommenen Pflichten. Er muß demgemäß die erteilte Weisung ihrem Sinn nach richtig verstanden haben, sie stets bei Ausführung der Güterversendung vor Augen haben und sich genau an dieselbe halten.

Obwohl die Instruktionen des Versenders für den Spediteur als oberste Richtschnur zu gelten haben, läßt doch deren Inhalt eine bald mehr, bald weniger strenge Auffassung zu. Grünhut[1]) teilt nach diesem Gesichtspunkt die Weisungen ein in solche, die einen imperativen (limitativen, obligatorischen) Charakter haben, und solche,

---

[1]) Grünhut S. 108, 109.

die nur demonstrative (enuntiative) Bedeutung haben[1]). Diese Ausführungen auf das Rechtsverhältnis zwischen Versender und Spediteur angewandt, ergeben folgende Möglichkeiten. Der Versender kann vorschreiben, daß sein Auftrag genau so wie er erteilt ist, auch ausgeführt wird. Eine Abweichung von diesem unbedingten Befehl ist also rechtlich nicht zulässig. Andererseits kann die Weisung so erteilt sein, daß es dem Spediteur anheim gestellt ist, nach seinem Gutdünken bei vorteilhafter Gelegenheit von der Weisung abzuweichen. Diese demonstrative Art wird wohl in den meisten Fällen als Regel bei Auslegung des Inhaltes der Weisung zu gelten haben. Schließlich ist zu erwähnen, daß der Versender den Auftrag auch ohne besondere Instruktion erteilen kann; bei der Ausführung hat der Spediteur dann nur gemäß der allgemeinen Sorgfaltspflicht vorzugehen und das Interesse des Versenders so gut wie möglich wahrzunehmen. Grünhut gibt zur Illustrierung seiner theoretischen Unterscheidung ein kurzes, treffendes Beispiel. A. beauftragt den B. ohne Limitierung des Preises für seine Rechnung eine gewisse Anzahl Ballen einer genau angegebenen Sorte amerikanischer Baumwolle einzukaufen und dieselben wenn tunlich mittels des Dampfschiffes X zu überschicken. Dieser Auftrag ist hinsichtlich der Qualität imperativ, hinsichtlich des Preises fakultativ und bezüglich der Art der Versendung demonstrativ. Gegen die Weisungen mit imperativem Charakter wendet sich besonders energisch Cosack[2]), indem er anführt, daß solche unbedingte Bestimmungen, die keine Rücksicht auf die Gestaltung der

---

[1]) Lehmann, S. 804, hält die Unterscheidung Grünhuts zwischen imperativen und demonstrativen Weisungen an sich für wohlbegründet, wenngleich in der Praxis schwierig durchführbar.

[2]) Cosack S. 179.

Verhältnisse zulassen, nur ein Geisteskranker erteile. Diese gänzliche Ausschaltung von strikten Anordnungen geht entschieden zu weit. Es muß zugegeben werden, daß solche Fälle nicht oft vorkommen, jedoch denkbar sind sie sehr wohl. Der Spediteur wird meistens gar nicht wissen können, aus welchem Grund oder zu welchem Zweck der Versender einen Transport genau nach erteilter Instruktion und keinesfalls anders besorgt haben will. Solche Überlegungen wären auch ganz überflüssig. Nur muß bei solchen Befehlen gefordert werden, daß der Versender klar und deutlich seinen Willen zum Ausdruck gebracht hat, so daß der Spediteur bei Anwendung der schuldigen Sorgfalt den Inhalt der Weisung gar nicht falsch verstehen konnte. Eine Abweichung von einer strikten Anordnung würde Ausführung eines anderen Geschäfts und nicht Ausführung des erteilten Speditionsauftrages sein[1]). Der Spediteur ist zur Befolgung einer gemessenen Weisung selbst dann verpflichtet, wenn er annehmen darf, daß dem Versender die Befolgung schädlich, die Nichtbefolgung und Abweichung jedoch vorteilhaft sein werde. Der Spediteur muß das Urteil seines Auftraggebers höher einschätzen als das eigene und in solchem Fall selbst seinem Urteil zuwiderhandeln. Selbstverständlich kann der Spediteur, dem ein Auftrag mit imperativer Weisung zugeht, vor Ausführung desselben dem Versender unverzüglich mitteilen, daß vielleicht die Erledigung des Auftrages in der vorgeschriebenen Weise überhaupt nicht möglich oder doch mit unverhältnismäßig hohen Kosten und Gefahren verbunden ist. Ein geschäftskundiger Spediteur wird indes gut tun, in der Anzeige einen möglichst vorteilhaften Vorschlag zwecks anderweiter Ausführung des ursprünglichen Auftrags zu machen

---

[1]) Makower S. 1355 § 384.

und gleichzeitig dem Versender eine Frist bestimmen, innerhalb derer dieser auf den Vorschlag eingehen kann. Auf diese Weise kann keine Unklarheit über ein etwaiges Schweigen des Auftraggebers entstehen. Auch liegt dann überhaupt keine Abweichung von der Weisung vor, denn die ursprünglich erteilte Order wird entweder gemäß der vorgeschlagenen und angenommenen Abänderung ausgeführt oder sie darf gar nicht ausgeführt werden, falls der Versender auf die an ihn ergangene Mitteilung hin schweigt.

Weniger streng sind die Weisungen zu beurteilen, die in nachgiebiger, demonstrativer Form erteilt sind. Der Spediteur besitzt meistens große technische Gewandtheit, ja vielfach steht nur ihm die nötige Geschäftserfahrung zur Seite. Dann versteht sich die Erteilung bestimmter Weisungen des Versenders regelmäßig nur unter dem Vorbehalt, daß die Lage der Dinge nicht eine Abweichung erfordert. Der Inhalt und Umfang der erteilten Weisung ist nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte auszulegen[1]). In Ermangelung abweichender Abreden muß der Spediteur auch die Handelsgebräuche berücksichtigen, die am Ort seiner Niederlassung bestehen. Jedenfalls hat auch hier der Spediteur stets den Vorteil seines Auftraggebers so gut wie möglich wahrzunehmen. Der Spediteur ist aber gemäß § 665 BGB.[2]) berechtigt und gleichzeitig verpflichtet, von der erteilten Instruktion abzuweichen, wenn er den Umständen nach annehmen darf, daß der Versender bei Kenntnis der Sachlage die Abweichung billigen werde, und eine vorherige Benachrichtigung wegen drohender Gefahr ausgeschlossen

---

[1]) Staub S. 1748 § 384.

[2]) § 665 BGB. ist gemäß § 385 Abs. 2 HGB., § 407 Abs. 2 HGB. anwendbar.

ist. Liegt nur die erstere der beiden Voraussetzungen des § 665 BGB. vor, muß sich der Spediteur nach sorgfältiger Überlegung sagen, daß nicht Gefahr im Verzuge besteht, so muß er zunächst erst den Versender davon in Kenntnis setzen, daß nach seiner Überzeugung eine zweckentsprechende Abweichung vorzunehmen ist. Der Spediteur muß dann die Entschließung seines Auftraggebers abwarten und darf nicht eigenmächtig vorgehen. Da bei geringwertigen Gütern Drahtanfragen nicht üblich sind, ist hier Gefahr im Verzuge schon anzunehmen, wenn briefliche oder mündliche Rückfrage nicht mehr möglich ist[1]). Die Grenze zwischen geringwertigen und wertvollen Gütern ist aber praktisch wohl nicht leicht zu bestimmen. Der § 665 BGB. statuiert zwar für den Beauftragten nur das Recht von den Weisungen des Auftraggebers abzuweichen, doch hat der Spediteur zweifellos auch die Pflicht zur Abweichung, denn er soll ja nicht nur mechanisch tätig werden, sondern soll sich die wirklichen Intentionen des Auftraggebers gründlich zum Verständnis bringen. Liegen beide Voraussetzungen des § 665 BGB. vor, so kann dem Spediteur kein Vorwurf gemacht werden, wenn er nun trotz Abweichung von der Weisung bei Ausführung des Auftrages mit pflichtgemäßer Sorgfalt vorgeht. Keine Abweichung im erwähnten Sinn liegt vor, wenn der Spediteur günstigere Bedingungen, z. B. bei Abschluß des Frachtvertrages, erzielt hat, denn aus der Pflicht, die Interessen des Versenders bestmöglichst wahrzunehmen, folgt ganz natürlich, daß eine solche vorteilhafte Ausführung des Auftrages im voraus stets stillschweigend von seiten des Versenders gewollt ist.

Vorkommen wird auch der Fall, daß der Versender einen allgemein gehaltenen Speditionsauftrag erteilt,

---

[1]) Senckpiehl S. 102.

gleichzeitig aber den Spediteur ersucht, ihm günstige Ratschläge zu geben, damit er selbst seine Weisungen in dieser Richtung abändern kann. Hier ist der Spediteur verpflichtet, seinem Auftraggeber die gewünschten Informationen nach bestem Wissen unverzüglich zukommen zu lassen. Erfolgt nun demgemäß eine Abänderung der Weisung, und entsteht zufolge dieser weisungsgemäßen Ausführung ein Schaden, so muß der Spediteur dafür einstehen, wenn er nicht den Nachweis erbringt, daß er bei Erteilung der Auskunft mit genügender Sorgfalt die Interessen des Versenders berücksichtigt hat. Hier ist also trotz weisungsgemäßer Ausführung unter Umständen Ersatzpflicht begründet.

Bei unbefugtem Zuwiderhandeln gegen demonstrative Weisungen des Versenders greifen die Rechtsfolgen der § 385 Abs. 1 § 407 Abs. 2 Platz. Der Spediteur hat zunächst nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Pflicht, den zugefügten Schaden zu ersetzen. Beansprucht der klagende Versender Ersatz, so muß er zuvor den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Abweichung von der Weisung und dem dadurch entstandenen Schaden darlegen. Andererseits braucht aber der Versender das Geschäft auch nicht als für seine Rechnung geschlossen gelten zu lassen. Diese Zurückweisung ist keineswegs gleichbedeutend mit Rücktritt[1]). Der Versender verweigert die Annahme der Dienstleistung als Erfüllung. Dadurch wird nicht der Speditionsvertrag überhaupt aufgehoben, nur die Art, wie er vorläufig geführt ist, wird beanstandet. Vielmehr bleibt der Spediteur sogar verpflichtet, unaufgefordert, jedenfalls aber auf Verlangen des Versenders die ordnungsmäßige Erfüllung des Speditionsvertrags,

---

[1]) Staub S. 1808 § 408; Düringer-Hachenburg S. 370 § 385.

wenn möglich, noch zu bewirken[1]). Da trotz Zurückweisung des Geschäftes das Vertragsverhältnis zwischen Spediteur und Versender fortbesteht, so hat letzterer auch das Recht, den ganzen Speditionsvertrag bis zum Zeitpunkt der ordnungsmäßigen Erfüllung zu kündigen. Dieses Recht ist jedoch von geringer Bedeutung, da nach erfolgter Kündigung der Versender nicht mehr Schadenersatz wegen Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung verlangen kann. Eine von der Weisung abweichende Ausführung der Spedition ist also keine Erfüllung in Ansehung der übernommenen Leistung, sondern Nichterfüllung. Es sind daher die Regeln über Nichterfüllung solange anwendbar, als der Versender nicht zu erkennen gegeben hat, ein solches Geschäft als für seine Rechnung geschlossen gelten lassen zu wollen.

Daraus folgt, daß das Nichtgeltenlassen des Geschäfts nicht ausdrücklich erklärt zu werden braucht, die bloße Mißbilligung der Abweichung durch den Versender schließt bereits die Nichtaneignung des Geschäftes in sich[2]). Eine Mißbilligung wird regelmäßig schon dann anzunehmen sein, wenn der Versender auf die erhaltene Anzeige von der weisungswidrigen Ausführung verbunden mit der Aufforderung zur Erklärung hin schweigt, allerdings muß die Weisungswidrigkeit deutlich genug erkennbar sein[3]). Selbstverständlich berechtigen nur wesentliche Abweichungen von der erteilten Weisung zur Zurückweisung des Geschäfts. Bei Entscheidung, was im

---

[1]) cf. Goldschmidts Zeitschrift S. 265 Art. 280.

[2]) Puchelt-Förtsch S. 1076 Art. 362; ROHG. Bd. 16 S. 252.

[3]) Düringer-Hachenburg S. 371 § 385 nimmt an, daß in der von der Weisung abweichenden Ausführung der Spedition eine Offerte zum Abschluß eines neuen Speditionsvertrags anderen Inhalts enthalten sei, daher könne auch Schweigen des Versenders nicht Billigung bedeuten.

konkreten Fall wesentlich ist, wird das Interesse des Versenders der ausschlaggebende Gesichtspunkt sein[1]).

Dem Spediteur liegt ferner die Pflicht ob, dem Versender die erforderlichen Nachrichten über den jeweiligen Stand des Geschäftes zu geben. Diese Benachrichtigungspflicht beruht auf §§ 675, 666 BGB. Man kann mit gerechtem Grund Düringer-Hachenberg beistimmen[2]), der den § 384 Abs. 2 Abs. 3 HGB. für die Spedition für unanwendbar erklärt. Da das Gesetz in § 408 Abs. 1 HGB. nicht die allgemeine Verweisung wie in § 407 Abs. 2 HGB. gebraucht, sondern bestimmte Vorschriften des § 384 mit denselben Worten wie in § 408 wiedergibt, muß man folgern, daß durch Nichtaufnahme des weiteren § 384 die Nichtanwendung dieses Paragraphen auf die Spedition ausgedrückt werden soll. Als Ergänzung hinsichtlich dieser Pflichten des Spediteurs sind also die Bestimmungen des BGB. besonders §§ 675, 666, 667 BGB. heranzuziehen[3]). Makower[4]) hält den § 384 Abs. 2 für anwendbar, räumt aber ein, daß unverzügliche Ausführungsanzeige bei der Spedition nicht verkehrsüblich, daher nicht erforderlich ist; § 384 Abs. 3 ist unanwendbar. Auch Lehmann-Ring[5]) erklärt § 384 auf die Spedition für anwendbar, sucht aber schon mehr nach der oben erwähnten Ansicht hin zu vermitteln. Doch soll dann § 384 Abs. 3 nicht Platz greifen, wenn die Persönlichkeit des

---

[1]) Lehmann-Ring, S. 218 § 385, unterscheidet: Schweigen bei Abweichungen in offenbar erheblichen Punkten gilt nicht als Verzicht auf irgendwelche Ansprüche; bei geringfügigen Abweichungen wird das Schweigen regelmäßig Geltenlassen des Geschäfts mit Anspruch auf Schadenersatz bedeuten.

[2]) Düringer-Hachenburg S. 459 § 408.

[3]) Staub § 408 S. 1810; Senckpiehl S. 132.

[4]) Makower S. 1427 § 407.

[5]) Lehmann-Ring S. 275 § 408.

Frachtführers (so bei Eisenbahnen) von vornherein feststeht, oder verschiedene auszuwählende Transporteure unzweifelhaft die gleichen Garantien für die Erfüllung des Geschäftes bieten. Hier konstruiert also Lehmann-Ring einen stillschweigenden Verzicht des Versenders auf die ihm gleichgültige Angabe des Frachtführers.

Dernburg[1]) überträgt die Vorschrift des § 384 Abs. 2 auf den Spediteur, will aber die unverzügliche Anzeige von der Geschäftsausführung deshalb nicht angewandt wissen, weil diese Bestimmung nicht dem Brauch und dem Bedürfnis entspricht. — Mit den erforderlichen Nachrichten nach § 666 BGB. sind Mitteilungen über alle wichtigen Umstände gemeint, die den Versender zu Anordnungen und Abänderungen hinsichtlich der Transportausführung bestimmen können. Erforderlich sind beispielsweise Benachrichtigungen, die den Zustand des Gutes betreffen, während des Transportes eingetretene Beschädigungen, Ablieferungshindernisse, Nichteinlösung von Nachnahmen, Konkurseröffnung über das Vermögen des Empfängers. Die Nachrichten müssen vollständig und mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes abgegeben werden. Bezüglich der ihm übersandten Berichte dritter Personen, z. B. der Frachtführer, haftet der Spediteur nur für ordentliche, unverzügliche Weiterübermittelung an den Versender, nicht dafür, daß der Inhalt der Berichte den Tatsachen entspricht. Der Spediteur hat die Meldung auf ihren Inhalt hin nur dann näher zu prüfen[2]), wenn sich ohne Schwierigkeiten erkennen läßt, daß Unrichtigkeiten oder Irrtümer der Anzeige zugrunde liegen. Der Versender trägt die Gefahr des Transportes der Nachricht, der Spediteur ist nur zur ordnungsmäßigen

---

[1]) Dernburg S. 580 § 346.
[2]) Staub S. 1749 § 384.

Absendung des Briefes oder des Telegrammes verpflichtet, für rechtzeitige Ankunft haftet er nicht[1]). Handelt es sich um Gütersendungen über kürzere Strecken mittels Eisenbahn oder Schiff, so wird wohl der Versender bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der modernen Verkehrsinstitute gar keine Nachricht etwa darüber erwarten, welche Bahn den Transport übernommen hat. Anders verhält es sich bei Güterbeförderungen nach überseeischen Orten mit schwierigen Verkehrsverbindungen; in solchen Fällen ist es für den Versender von großem Interesse zu erfahren, wer den Transport ausführen soll, und wie die Beförderung zu bewerkstelligen ist. Zu derartigen Mitteilungen ist der Spediteur unaufgefordert verpflichtet; sonst muß er nur auf Anfrage über alle mit der Versendung in Verbindung stehenden Verhältnisse Auskunft erteilen.

Eine fast selbstverständliche Vorschrift nennt Staub[2]) die Verpflichtung des Spediteurs, dem Versender nicht eine höhere als die mit dem Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen bedungene Fracht zu berechnen § 408, Abs. 2 HGB. Diese Berechnungspflicht[3]) folgt naturgemäß aus dem zwischen Versender und Spediteur bestehenden Vertrauensverhältnis. Sie ist in § 387 Abs. 1 HGB. auch dem Kommissionär auferlegt. Die Möglichkeit des Abschlusses von Frachtverträgen zu vorteilhafteren Bedingungen, als sie mit dem Versender ausgemacht worden sind, wird oft aus der Geschäftsverbindung des Spediteurs mit den Frachtunternehmern herrühren. Selbst wenn die ausbedungene Fracht unter dem

---

[1]) Düringer-Hachenburg S. 356 § 384 a. M. Spediteur trägt die Gefahr, weil die Anzeige eine empfangsbedürftige Willenserklärung ist, an welche rechtliche Konsequenzen geknüpft sind.

[2]) Staub S. 1810 § 408.

[3]) Düringer-Hachenburg S. 459 § 408.

verkehrsüblichen Preise bleibt, darf der Spediteur die Differenz nicht für sich behalten. Natürlich kann der Spediteur sich auch genötigt sehen, ungewöhnlich hohe Transportkosten zu zahlen, wenn der Versender etwa eine möglichst beschleunigte Beförderung der Güter erzielen will.

§ 7.

Das Pflichtverhältnis des Spediteurs zum Empfänger des Gutes.

Durch den Abschluß des Speditionsvertrages wird vom Spediteur die Besorgung einer Gütersendung übernommen. Der Gegenkontrahent des Spediteurs wird regelmäßig den Vertrag in eigenem Namen eingehen; die Versendung des Gutes soll an einen Dritten — den Empfänger — erfolgen. Die Ausnahmefälle, daß Versender und Empfänger ein und dieselbe Person sind, sollen unberücksichtigt bleiben. Im Folgenden soll stets angenommen werden, daß Versender und Empfänger nicht identisch sind.

Durch Eingehung des Speditionsvertrages wird der Spediteur nur seinem Kontrahenten gegenüber berechtigt und verpflichtet, keinesfalls entstehen durch diesen Vertrag irgendwelche rechtliche Beziehungen zwischen dem Spediteur und einem Dritten[1]). Wohl wird in sehr vielen Fällen die Veranlassung der Güterversendung in einem zwischen Versender und Empfänger bestehenden Rechtsverhältnis zu suchen sein, das mannigfacher Natur sein kann. Doch sind diese internen Beziehungen zwischen Versender und Empfänger für den Spediteur rechtlich völlig gleichgültig. Selbst wenn der Spediteur

[1]) Staub S. 1803 § 407; Senckpiehl S. 70.

dieses Rechtsverhältnis kennt, ist er auf Grund des Speditionsvertrages unbedingt nur seinem Auftraggeber zu Dienstleistungen verpflichtet, das Interesse des Empfänger darf er auf keinen Fall wahrnehmen. Ebensowenig wie durch den Abschluß des Speditionsvertrages rechtliche Beziehungen zwischen Spediteur und Empfänger entstehen, ebensowenig kann man Rechte und Pflichten zwischen diesen beiden Personen herleiten wollen, wenn der Spediteur als Absender mit dem Transportunternehmer den Frachtvertrag geschlossen hat. Es ist ja sehr gut denkbar, daß bei direkter Adressierung des Gutes der Empfänger gar nicht erfährt, welcher Spediteur beim Transport beteiligt gewesen ist. Es ist ihm vielleicht auch ganz gleichgültig, wie die Beförderung der Güter ausgeführt worden ist, falls die Waren nur zur rechten Zeit und in gutem Zustand angekommen sind. Andererseits muß aber auch zugegeben werden, daß der Empfänger oft sehr wohl ein großes Interesse an einer genauen Ausführung des Speditionsvertrages hat, da doch meist der Transport des Gutes auf Gefahr und für Rechnung des Empfängers geht. Aus dieser interessierten Stellung des Empfängers kann man sich allenfalls erklären, daß in der Literatur[1]) versucht worden ist, direkte Rechtsbeziehungen zwischen Spediteur und Empfänger auf Grund des Speditionsvertrages herzuleiten[2]).

Jedenfalls entbehrt diese Ansicht jeder gesetzlichen Begründung. Vielmehr beruht diese Konstruktion auf einer falschen Anwendung von frachtrechtlichen Regeln auf speditionsrechtliche Verhältnisse. Der Empfänger ist nach §§ 434, 435 HGB. berechtigt, dem Frachtführer

---

[1]) cf. Burchard S. 158—160; Lehmann-Ring S. 273 § 408; Dernburg S. 580 § 346 III.

Anweisungen bezüglich der Sicherstellung und Auslieferung des Gutes zu erteilen. Werden aber solche Anordnungen getroffen, so entstehen lediglich für den Frachtführer Verpflichtungen gemäß den Vorschriften über das Frachtgeschäft. Keineswegs lassen die Bestimmungen der §§ 434, 435 HGB. eine analoge Anwendung auf den Spediteur zu[1]). Denn nach § 407 Abs. 2 HGB. finden auf die Rechte und Pflichten des Spediteurs ergänzend nur die für den Kommissionär geltenden Vorschriften Anwendung, nicht die frachtrechtlichen Bestimmungen. Natürlich wird im übrigen der Spediteur nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen dann dem Empfänger gegenüber verpflichtet, wenn dieser durch die Abtretung der dem Versender zustehenden Rechte als der jetzt allein aus dem Speditionsvertrag Berechtigte anzusehen ist. Im Anschluß an die vorausgegangenen Ausführungen ist also unbedingt festzuhalten, daß der Spediteur bis zur vollständigen Erledigung des Speditionsauftrages nur den Weisungen des Versenders Folge zu leisten hat. Eine Ausnahme von diesem Grundsatze ist auch nicht darin zu finden, daß der Empfänger dem Spediteur mancherlei nützliche Vorschläge bezüglich der Ausführung der Güterversendung unterbreitet und ihn ersucht, diesen seinen Wünschen möglichst Beachtung zu schenken. Denn nur um kleine Gefälligkeiten von seiten des Spediteurs kann es sich handeln. Ein vorsichtiger Spediteur wird jedoch stets gut tun, sorgfältig zu prüfen, ob er einem derartigen Ersuchen des Empfängers ohne vorherige Anfrage beim Versender entsprechen darf. In den meisten Fällen wird es ohne weiteres klar sein, daß Bedenken gegen Erfüllung des Wunsches gar nicht geäußert werden können, denn solche Wünsche beziehen sich etwa nur auf sorgfältige und

[1]) ROHG. Bd. 8 S. 196.

schonende Behandlung des Gutes oder andere Maßnahmen von geringer Bedeutung. Die Anbringung eines kleinen Unterscheidungsmerkmales an dem Gut kann z. B. für den Empfänger sehr wichtig sein, während diese rein äußerliche Tatsache dem Versender und anderen am Transport des Gutes interessierten Personen höchst gleichgültig sein muß. Auf irgendwelche andere Weisungen des Empfängers einzugehen ist jedoch dem Spediteur, solange das Verfügungsrecht des Versenders über das Speditionsgut noch fortbesteht, rechtlich unmöglich.

Das Gut wird nun dem Spediteur vom Auftraggeber in der Regel mit Angabe eines bestimmten Versendungszieles übergeben. Es kann jedoch auch vorkommen, daß das Gut ohne besondere Versandorder dem Spediteur zugesandt wird.[1]). Ein derartiger Fall ist dann nur als Antrag zur Eingehung eines Lagervertrages zu verstehen, und diese Auffassung entspricht auch der Verkehrsübung. Regelmäßig betreiben ja die Spediteure das Lagergeschäft als Nebengewerbe. Es ist deshalb auf jeden Fall notwendig, daß der Auftraggeber des Spediteurs seinen Willen, das Gut versenden zu wollen, hinreichend deutlich erklärt.

Um das eigenartige Verhältnis zwischen Spediteur und Empfänger näher zu betrachten, muß auf einige im Handelsverkehr gebräuchliche, typische Formeln eingegangen werden, welche die Versandorder enthalten kann.

1. Wird dem Spediteur das Gut zugesandt mit der Weisung, dasselbe durch einen Frachtunternehmer an einen Dritten befördern zu lassen, so ist darin kein besonders gearteter Fall der Auftragserteilung zu erblicken. Die Absicht zur Versendung des Gutes ist klar und deutlich ausgedrückt.

---

[1]) Senckpiehl S. 43.

2. Keine weiteren Schwierigkeiten bietet auch die im Auftrag enthaltene Klausel, mit dem Gut „nach Bericht“ zu verfahren. Hier will der Versender offenbar nur einen Lagervertrag eingehen; ob späterhin noch ein Versendungsauftrag nachfolgt, ist ganz ungewiß, jedenfalls keineswegs notwendig. Deshalb ist nicht einzusehen, wie Eberth[1]) allgemein behaupten kann, daß die Lagerung der Güter nur mit Rücksicht auf die demnächstige Versendung erfolge. Aus diesem Grund fänden auf ein derartiges Geschäft sofort die Vorschriften über das Speditionsgeschäft Anwendung. Da der Versender jedoch völlig frei in seinen Entschließungen für die Folgezeit sein will, ist die erwähnte Ansicht Eberths entschieden nur dann zutreffend, wenn der Versender bei Erteilung eines Auftrages „mit dem Gute nach Bericht zu verfahren“ mit klaren Worten seine Absicht zwecks späterer Versendung des Gutes zum Ausdruck bringt, oder wenigstens deutlich erkennen läßt, daß die Versendung demnächst in Aussicht genommen ist. Es ist einleuchtend, daß in solchen Fällen unmöglich irgendwelche rechtliche Beziehungen des Spediteurs zu dem möglichen Empfänger des Gutes entstehen können. Meistens wird ein Adressat gar nicht genannt sein und selbst Kenntnis würde für den Spediteur ganz irrelevant sein. Für den Spediteur sind vielmehr einzig und allein die später erteilten Dispositionen seines Auftraggebers maßgebend. Erfolgen keine weiteren Anordnungen be-

---

[1]) Eberth, S. 55, der das Urteil des Landgerichts Frankfurt a. M. vom 1. April 1890 in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 40 S. 531 anführt.

züglich des lagernden Gutes, so ist der Spediteur nur zur sorgfältigen Aufbewahrung desselben verpflichtet.

3. Ähnlich dem eben erwähnten Fall ist die nicht selten angewandte Form der Auftragserteilung, daß einem Spediteur Güter übergeben werden mit der Anweisung, dieselben „zur Verfügung eines Dritten zu halten". Ein derartiger Auftrag ist so auszulegen, daß die Güter vorläufig auf unbestimmte Zeit vom Spediteur auf Lager genommen werden sollen. Voraussetzung ist, daß der Spediteur gleichzeitig Lagerhalter ist, mithin die Vorschriften über das Lagergeschäft § 416—424 HGB. zur Anwendung kommen, andernfalls die §§ 688 bis 700 BGB. über Verwahrung. Keinesfalls ist den Worten der Weisung der Antrag zur Eingehung eines Speditionsvertrages zu entnehmen; wenn der Spediteur die Güter nur zur Verfügung eines Dritten halten soll, ist vorläufig an eine Besorgung der Güterversendung gar nicht zu denken[1]). Burchard nimmt nun an, daß dem Spediteur durch die Erteilung eines Auftrages mit der erwähnten Klausel die selbständige Befugnis eingeräumt werde, sich dem Dritten gegenüber in bestimmter Weise zu verpflichten. Der Spediteur ist jedoch nur angewiesen, bestimmte Orders des Dritten zu befolgen. Der Auftraggeber beabsichtigt nämlich mit der Weisung „zur Verfügung des Dritten" diesem Dritt-Empfänger eine genau umschriebene Vollmacht zu erteilen. Die Vollmacht des Dritten wird durch die Erklärung gegenüber dem Spediteur wirksam, § 167 BGB. Die Grenzen der Voll-

[1]) Burchard S. 166, 167.

macht sind derart bestimmt, daß der Dritte dem Spediteur nur gewisse Dispositionen bezüglich der Herausgabe und Versendung des Gutes geben kann. Natürlich wird er dabei auch seine eigenen Interessen vorteilhaft wahrnehmen, soweit dies überhaupt möglich ist. Indessen ist wohl zu beachten, daß der Dritte nur als Vertreter des Versenders tätig wird; der letztere hat noch die Verfügungsgewalt über das Gut, denn er kann durch Widerruf der Vollmacht dem Dritten die Rechte, die er ihm eingeräumt hat, wieder entziehen. Das Verfügungsrecht des Auftraggebers erlischt endgültig erst, wenn der Spediteur die Weisung des Dritten betreffs Auslieferung des Gutes ausgeführt hat. Es versteht sich also von selbst, daß der Spediteur nur unter dem Vorbehalt, daß der Auftraggeber die erteilte Vollmacht nicht bereits wieder zurückgenommen hat, auf die Dispositionen des Dritten eingehen kann[1]). Dadurch, daß der Spediteur die Order des Dritten befolgt, handelt er gemäß der ihm vom Versender erteilten Weisung, das Gut zur Verfügung des Dritten zu halten. Er kann daher nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden, falls entgegenstehende Weisungen des Auftraggebers, die später eintreffen, nicht mehr ausführbar sind[2]). Es ist aber ausdrücklich hervorzuheben, daß auch durch die Herausgabe des Gutes an den Dritten keine rechtlichen Beziehungen zwischen diesem und dem Spediteur zustande kommen. Der Spediteur darf keine Verträge mit dem Dritten über die Auslieferung des Gutes ab-

[1]) cf. Grünhut S. 544.
[2]) cf. Senckpiehl S. 49, 50.

schließen, sondern ist auf Grund des ihm erteilten Auftrages nur verpflichtet, die Weisungen des Dritten zu befolgen.

Im Unterschied zu dem unter 2. erwähnten Fall berechtigt hier der Auftraggeber durch die Weisung „zur Verfügung eines Dritten" diesen Dritten, dem Spediteur bestimmte, auf die Auslieferung des Gutes bezügliche Anordnungen zu geben, während bei der Klausel „nach Bericht" der Auftraggeber sich allein vorbehält, weitere Dispositionen zu treffen und ein Dritter als Berechtigter gar nicht in Betracht kommt.

Ganz interessant, aber ohne ausreichenden Beweisgrund ist die praktische Anwendung, die Meyer[1]) der Klausel „zur Verfügung eines Dritten" zu geben sucht. Die Weisung soll die Bedeutung haben, daß der Auftraggeber hiermit die erfolgte Abtretung seiner Rechte an den Dritten — den Empfänger — dem Spediteur als Drittschuldner anzeigen will. Der Aussteller der Klausel habe sich von vornherein seiner Verfügungsgewalt über das Frachtgut begeben und könne seinen Auftrag nicht mehr widerrufen, sobald er nur dem Spediteur das Gut ausgefolgt habe. Letzterer habe dann allein den Weisungen des Empfängers zu folgen; der andere könne alsdann nur mit Zustimmung des Empfängers anderweit über das Gut verfügen.

Noch zu erwähnen ist die Verpflichtung des Spediteurs, dem in der Klausel bezeichneten Dritten die Einlagerung des Gutes mitzuteilen und dessen Verfügungen abzuwarten, es sei denn, daß

---

[1]) Meyer S. 48, 49.

der Dritte, wie wohl meistens, schon Kenntnis von diesem Vorgang erhalten hat.

4. Läßt der Versender dem Spediteur Güter zugehen zwecks Besorgung der Versendung an einen bezeichneten Empfänger, so kann er sich schließlich auch in seinem Auftrag der Klausel „nach den Anweisungen des Empfängers zu verfahren" bedienen. Durch Annahme dieses Antrages kommt ein Speditionsvertrag zwischen Versender und Spediteur zustande. Es ist hier besonders wichtig festzustellen, welche Bedeutung der Klausel hinsichtlich des Endpunktes der Verfügungsberechtigung des Versenders über das Gut innewohnt. Gleich dem unter 3. erörterten Fall erteilt der Versender dem Spediteur die Weisung, bei Besorgung der Güterversendung die Anordnungen des Empfängers zu befolgen. Der Empfänger ist vom Versender legitimiert, solche Anweisungen dem Spediteur zu geben. Der Spediteur muß diesen Orders genau so pflichtgemäß nachkommen, als wenn sie der Versender selbst erteilt hätte; denn der Empfänger vertritt zwar seine eigenen Interessen, handelt aber rechtlich nur als Vertreter des Versenders.

Burchard[1]) gibt nun der Klausel „nach Anweisungen des Empfängers zu verfahren" die Auslegung, daß der Versender bis zu dem Zeitpunkt berechtigt ist, den erteilten Auftrag zu widerrufen, in welchem der Spediteur mit dem Empfänger einen selbständigen, den Auftrag des Versenders erledigenden Vertrag abschließt. Ebenso entscheidet das Reichsoberhandelsgericht[2]): Das Wider-

---

[1]) Burchard S. 169.

[2]) ROHG. Bd. 20 S. 194; cf. Makower S. 1431 § 407.

rufsrecht des Versenders erlischt in dem Zeitpunkt, in welchem der Spediteur den neuen Auftrag des Empfängers annimmt. Meyer[1]) behauptet im Gegensatz hierzu, daß der Versender durch die genannte Klausel gerade nicht auf sein Verfügungsrecht über das Gut verzichtet. Eberth[2]) bestreitet die letztere Ansicht und hält Meyer eine Verkennung der Bedeutung der Klausel vor. Er vertritt in seinen Ausführungen den Standpunkt, daß der Versender auf Grund der in der Klausel enthaltenen Vollmacht dem Empfänger gerade möglichste Verfügungsfreiheit über das Gut schon für die Dauer der Versendung verschaffen will. Die Klausel sei also nur im Interesse des Bevollmächtigten dem Auftrag hinzugefügt. Aus diesem Grunde könne man die Vollmacht als unwiderruflich und mithin das betreffende Vertragsverhältnis als unkündbar von seiten des Versenders betrachten. Wir schließen uns dieser Ansicht an. Es ist jedoch stets vorauszusetzen, daß der Empfänger von der ihm eingeräumten Befugnis, dem Spediteur Weisungen zu erteilen, auch wirklich Gebrauch macht. Hat der Versender das Interesse des Empfängers schon so fürsorglich wahrgenommen, daß sich weitere Weisungen seitens des Empfängers erübrigen, so hat die Klausel keine Bedeutung. Der Versender wird sich also bei Erteilung eines Speditionsauftrages mit der Klausel in favorem tertii überlegen müssen, ob er dem Empfänger solch freie Verfügung über das rollende Gut einräumen kann. Außerdem hat der Versender auch bei Erteilung der Vollmacht die Möglichkeit, einen ihn etwa treffenden Schaden durch entsprechende Bedingungen und Einschränkungen im voraus zu berücksichtigen. Meistens wird er aber bezüglich Bezahlung des Gutes und Tilgung der Transportkosten schon sicher gestellt sein.

[1]) Meyer S. 50.
[2]) Eberth S. 59.

Im Zusammenhang mit diesen Ausführungen ist noch kurz auf einen interessanten Fall einzugehen. Es kann vorkommen, daß der Spediteur gleich nach Abschluß des Speditionsvertrages mit dem Versender auch vom Empfänger des Speditionsgutes einen ähnlichen, auf die Versendung des Gutes bezüglichen Auftrag erhält. Angenommen wird, daß der Versender auch das Gut dem Spediteur hat überweisen lassen, denn erfolgen Übergabe des Gutes an den Spediteur und Erteilung der Versandorder von verschiedenen Personen, so hat im Zweifel als Auftraggeberin diejenige Person zu gelten, die das Gut dem Spediteur ausliefert. Der Spediteur hat nun in dem erwähnten Fall sorgfältig zu prüfen, ob er den Antrag des Empfängers annehmen darf. Er ist zur sofortigen Ablehnung verpflichtet, wenn der Auftrag mit dem Inhalt des bereits abgeschlossenen Speditionsvertrages in unvereinbarem Widerspruch steht. Der Nebenvertrag, den der Spediteur andernfalls dann mit dem Empfänger eingeht, wird meist eine unentgeltliche Geschäftsbesorgung sein nach §§ 662ff. BGB. über den Auftrag. Die Rückerstattung etwaiger Mehrkosten muß sich der Spediteur also vom Empfänger ausdrücklich versprechen lassen.

Ein vorsichtiger Spediteur wird jedoch bei solch möglicher Kollision verschiedener Aufträge gut tun, dem Versender erst Mitteilung zu machen und dessen Entschließungen bezüglich des Antrags des Empfängers abzuwarten. Läßt der Mangel an Zeit eine vorherige Anfrage nicht zu, so ist es dem eigenen Ermessen des Spediteurs anheimgestellt, dieses oft schwierige Dilemma zu entscheiden.

§ 8.

Die Pflichten bei Empfangnahme des Speditionsgutes.

Eine notwendige Voraussetzung für die Transportbesorgung ist die Empfangnahme des zu versendenden Gutes durch den Spediteur. Dieser hat als erster Spediteur die Versendung einzuleiten und das Gut auf den Weg zu bringen, oder als Zwischenspediteur für die Weiterbeförderung und etwaige Ablieferung des Gutes zu sorgen. Die Aufgaben des Spediteurs bei Empfangnahme des Speditionsgutes sind verschieden geartet, je nachdem er das Gut direkt vom Versender zugeführt bekommt oder das „zugesendete" Gut aus der Hand von Mittelspersonen erhält. Zunächst soll die erste der beiden Möglichkeiten kurz behandelt werden. Der Versender schickt das in seinem Besitz befindliche Gut durch seine Leute direkt dem Spediteur zu, damit die Versendung ihren Anfang nehmen kann. Regelmäßig allerdings wird der Spediteur durch seine Angestellten das Gut vom Versender abholen und in seine Speditionsräume schaffen lassen. Obwohl in der Abholung des Gutes durch den Spediteur eine Güterbeförderung zu erblicken ist, macht diese Tätigkeit den Spediteur nicht zum Frachtführer. Der Transport des Gutes bis zum Magazin des Spediteurs steht mit der Versendung in engem Zusammenhang und ist mithin schon als Bestandteil des Speditionsgeschäfts anzusehen[1]). Die nötige Sorgfalt beobachtet der Spediteur, wenn er mit dem Gut bei Aufnahme in seine Speicher möglichst schonend umgeht. Eine genaue Untersuchung des Gutes kann von dem Spediteur grundsätzlich nicht verlangt werden. Es ist doch regelmäßig anzunehmen,

---

[1]) Staub S. 1802 § 407 Anm. 7.

daß der Versender das Gut in transportfähigem Zustand abliefert. Sollen etwaige Maßnahmen vom Spediteur noch vorgenommen werden, so wird der Versender spezielle oder allgemeine Weisungen in dieser Hinsicht erteilen. Natürlich ist zuzugeben, daß eine Nachprüfung der äußeren Beschaffenheit des Gutes für den Spediteur selbst von erheblichem Wert ist. Eine vorbehaltlose Annahme von beschädigtem Gut berechtigt zur Vermutung auf fehlerlose Ablieferung seitens des Versenders an den Spediteur; letzterer ist dann ersatzpflichtig, wenn er sich nicht exkulpieren kann[1]). Mithin ist der Spediteur nicht verpflichtet, den äußeren Zustand des Gutes zu untersuchen, das ihm von dem am gleichen Ort wohnenden Versender direkt überliefert wird. Anders verhält es sich dann, wenn ohne Vornahme einer besonderen Prüfung ein Mangel am äußeren Zustande der Ware dem Spediteur gelegentlich der Empfangnahme auffällt. Hier hat der Spediteur das Interesse des Versenders dadurch wahrzunehmen, daß er den entdeckten Mangel in der Empfangsbescheinigung vermerkt und gleichzeitig mit der Anzeige an den Versender sich dessen Anordnungen behufs Beseitigung des Schadens ausbittet.

Verantwortungsvoller ist die Stellung des Spediteurs, wenn er das Gut nicht direkt vom Versender, sondern von einem Frachtführer oder einem Verfrachter von Seeschiffen in Empfang nimmt. Es ist dann bereits eine Teilstrecke des ganzen Transportes zurückgelegt worden. Bei Entgegennahme des Gutes von solchen Personen hat der Spediteur ganz besondere Sorgfalt und Vorsicht anzuwenden. Nach der Bestimmung des § 438 Abs. 1 HGB. erlöschen alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrag durch Annahme des Gutes und

---

[1]) cf. Wolff S. 175.

Bezahlung der Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen. Der Spediteur kann durch voreiliges Handeln bei der Empfangnahme des Gutes alle am Frachtvertrage beteiligten Personen, namentlich seinen Auftraggeber in irreparabler Weise schädigen. Das im § 438 Abs. 1 HGB. dem Frachtführer eingeräumte Vorrecht kennzeichnet die Eigenartigkeit des Frachtgewerbes[1]). Das gesetzgeberische Motiv der Bestimmung liegt in der Erkenntnis, daß der Frachtverkehr im Interesse der erforderlichen Leichtigkeit und Bequemlichkeit in seiner Abwickelung nicht durch nachträgliche Geltendmachung von Ansprüchen gehemmt werden darf. Hervorzuheben ist, daß die nicht zu widerlegende Vermutung des § 438 Abs. 1 HGB. für eine fehlerfreie Ablieferung des Gutes an den Empfangsspediteur spricht. Das Präjudiz der gesetzlichen Bestimmung übt aber nur dann die Ausschlußwirkung, wenn die beiden Akte, Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht in zusammenhängender Reihenfolge sich abspielen.

Bei der Ankunft des Gutes hat der Spediteur den Versender gewissenhaft dem Frachtführer gegenüber zu vertreten, um das Vertrauen zu rechtfertigen, welches der Versender bei Erteilung des Speditionsauftrages zu ihm gehabt hat. Der Spediteur wird seine Aufgabe am besten dadurch erfüllen, wenn er sich sorgfältig genau an die Vorschriften des § 388 Abs. 1, § 407 Abs. 2 HGB. hält. Diese bestimmen: Befindet sich das Gut, welches dem Spediteur zugesendet ist, bei der Ablieferung in einem beschädigten oder mangelhaften Zustande, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Spediteur die Rechte gegen den Frachtführer oder Schiffer zu wahren, für den Beweis des Zustandes zu sorgen und dem Ver-

[1]) Düringer-Hachenburg S. 604 § 438.

sender unverzüglich Nachricht zu geben; im Falle der Unterlassung ist er zum Schadensersatz verpflichtet. Die danach dem Spediteur obliegenden Pflichten sind bereits im § 384 Abs. 1 HGB. allgemein enthalten, wegen ihrer Wichtigkeit sind sie aber nochmals einzeln hervorgehoben. Dem Spediteur fällt zunächst die Aufgabe zu, die Rechte seines Auftraggebers gegen den das Gut abliefernden Frachtführer zu wahren. Ist der Transportunternehmer nach Ankunft des Gutes zur Herausgabe desselben bereit, so hat der Spediteur besonders darauf zu achten, daß das auszuliefernde Gut mit dem ihm vom Versender bezeichneten identisch ist. Weiterhin ist nachzuprüfen, ob das überbrachte Gut sich in dem ordnungsmäßigen Zustand befindet, den es nach den Angaben im Frachtbrief haben soll, ob die Anzahl der Stücke, die Art der Verpackung, und die äußeren besonderen Kennzeichen dem Inhalt der Begleitpapiere genau entsprechen[1]). Ist das Gut einmal nicht ausreichend deutlich beschrieben, so kann der Empfangsspediteur doch bestimmt annehmen, daß ihm der Frachtführer das richtige Gut ausliefern wird. Ist eine beschleunigte Weiterbeförderung des Gutes vorgeschrieben, so muß der Spediteur sorgfältig darauf sehen, ob der Transportführer auf dem bereits zurückgelegten Weg die mit dem Absender vereinbarten oder verkehrsüblichen Lieferungsfristen gehörig eingehalten hat. Sind bereits Verzögerungen eingetreten, kommt das Gut schon nicht rechtzeitig an, so muß der Spediteur unverzüglich das verspätete Eintreffen des Gutes dem Versender anzeigen, zumal wenn dieser Umstand die weitere Versendung erheblich erschweren kann[2]). Vor allem muß

---

[1]) Grünhut S. 534.

[2]) cf. Busch, Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen deutschen Handelsrechts S. 511, 512.

das Gut hinsichtlich seiner äußeren Beschaffenheit einer eingehenden Nachprüfung unterzogen werden. Es kann leicht vorkommen, daß bei einem Gütertransport nach einem entfernt liegenden Bestimmungsplatz kleinere oder größere Schäden an der Verpackung hervortreten, oder das Gut sich selbst in mangelhaftem Zustand befindet. Nimmt der Spediteur solche äußerliche Beschädigungen am „zugesendeten" Gut wahr, so hat er alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die bereits entstandenen Ersatzansprüche des Auftraggebers gegen den Frachtführer aufrecht zu erhalten. Die Art und Weise, wie die Rechte des Versenders am besten zu wahren sind, überläßt das Gesetz dem eigenen Ermessen des Spediteurs[1]). Grundsätzlich wird er daher die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles zu beobachten haben. Hat der Empfangsspediteur bei der Besichtigung des Gutes etwaige Beschädigungen entdeckt, so kann er durch Verweigerung der ganzen oder eines Teiles der Fracht sich bzw. seinen Auftraggeber gegen das Präjudiz des § 438 Abs. 1 HGB. zu schützen versuchen.

Seiner Pflicht „die Rechte zu wahren" genügt der Spediteur dadurch, daß er alles tut, um die Ansprüche des Versenders gegen den Frachtunternehmer zu sichern und zu erhalten[2]). Die prozessuale Geltendmachung der Versenderrechte, die Erwirkung von Arresten und einstweiligen Verfügungen gehören nicht zu den eigentlichen Aufgaben des Spediteurs[3]). Schon mit Rücksicht auf Kosten und Risiko eines Prozesses hat er solche Schritte nur auf besondere Weisung hin zu unternehmen. Vorbe-

[1]) Burchard S. 203.

[2]) Staub S. 1766 § 388; Lehmann-Ring S. 223 § 388.

[3]) Düringer-Hachenburg S. 383 § 388; Eberth S. 81, statuieren hier eine Pflicht.

halt und Verwahrungen gegenüber dem Ablieferer des Gutes reichen nicht zur Wahrung der Rechte des Versenders aus[1]). Die Rechtslage würde sich nicht zum Nachteil des Frachtführers verändern. Allenfalls könnte durch Vertrag zwischen dem Spediteur und dem Transportunternehmer bestimmt werden, daß trotz Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht die gesetzlichen Folgen des § 438 Abs. 1 HGB. nicht eintreten sollen.

Der Spediteur ist jedoch nur Fachmann im Bereich seiner speziellen Tätigkeit, auf dem Gebiet der Warenkunde besitzt er nicht eingehende Kenntnisse. Oft wird er daher nur schwer einen Schaden beurteilen und die Höhe des Ersatzanspruches bestimmen können. Eine unsichere Abschätzung wird dem Interesse des Versenders wenig entsprechen; es wird sich darum der Spediteur anderweit zu helfen wissen[2]). Es ist ihm in § 388 Abs. 1 HGB. weiterhin die Pflicht auferlegt, für den Beweis des schadhaften Zustandes der Ware Sorge zu tragen. Eine zur rechten Zeit veranlaßte Beweissicherung kann für den Versender von großem Wert sein. Wie nach § 388 Abs. 1 HGB. die Feststellung des Zustandes zu erfolgen hat, ist dem freien Ermessen des Spediteurs anheim gestellt. An sich würde es genügen, die Angestellten des Spediteurs zur Besichtigung des Gutes heranzuziehen, damit diese ihre Wahrnehmungen in einem späteren Prozeß eidlich bekräftigen könnten[3]). Indessen ist die ge-

[1]) Burchard S. 205; Meyer S. 55; Grünberg S. 66.

[2]) Schon Münter S. 124 bemerkt hierzu: Das Gewühl auf- und abladender Frachtführer vor den Türen der Faktoren, das Getümmel der zu schließenden Frachtakkorde, die Bezahlung derjenigen, die geliefert haben und auf Abfertigung dringen, macht dem Spediteur selbst die sofortige Untersuchung unmöglich. Er muß, um sich sicher zu stellen, rechtzeitig den nötigen Beweis vorbereiten.

[3]) Düringer-Hachenburg § 388 S. 383 a. M.: Eine Fest-

richtliche Feststellung vorzuziehen, da sie in einem späteren Prozeß nicht wiederholt zu werden braucht. § 438 Abs. 2 HGB. Das Verfahren, das einzuschlagen ist, ergibt sich aus dem Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit § 164ff. Es genügt, wenn ein amtlich bestellter Sachverständiger die Besichtigung vornimmt [1]). Die Prüfung der äußeren Beschaffenheit des Gutes ist jedenfalls so vollständig wie möglich vorzunehmen, da das Sachverständigengutachten nicht nur das Vorhandensein bestimmter äußerlich erkennbarer Schäden beweist, sondern möglicherweise auch aus diesem Gutachten das Nichtvorhandensein von Schäden gefolgert werden kann, die nicht darin erwähnt sind. Einen anderen Weg für die gerichtliche Feststellung des Zustandes bietet das Beweissicherungsverfahren nach § 488 Abs. 1 ZPO. Nach dieser Bestimmung kann ohne Vorliegen der Voraussetzungen des § 485 ZPO., d. h. ohne daß zu besorgen ist, daß das Beweismittel verloren oder dessen Benutzung erschwert werde, die Beweisaufnahme beantragt werden, wenn der Zustand eines Gutes festzustellen ist, für dessen Beweis ein Spediteur zu sorgen verpflichtet ist. Da regelmäßig ein Rechtsstreit noch nicht anhängig sein wird, hat der Spediteur nach § 486 Abs. 2 und Abs. 3 ZPO. sein Gesuch bei dem Amtsgericht anzubringen, in dessen Bezirk sich der in Augenschein zu nehmende Gegenstand befindet. Von den Erfordernissen des Gesuches nach § 487 ZPO. kann in unserem Fall die Nummer 4 wegfallen, als hinreichender Grund gilt die Verweisung auf § 388 Abs. 1 HGB. Außer der Verpflichtung selbständig handelnd das Interesse seines

---

stellung durch den Spediteur selbst und seine Leute wird aber in der Regel nicht genügen, vielmehr wird es der Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs entsprechen, die gerichtliche Feststellung nach § 488 ZPO. zu veranlassen.

[1]) Senckpiehl S. 159.

Auftraggebers gegen den Frachtführer wahrzunehmen, muß der Spediteur dem Versender von dem mangelhaften Zustand des zugesandten Gutes unverzüglich Mitteilung machen. Die Benachrichigungspflicht ergibt sich schon allgemein aus § 666 BGB.; im § 388 Abs. 1 HGB. ist sie wegen ihrer Wichtigkeit noch einmal ausdrücklich betont. Ein vorsichtiger Spediteur wird gleichzeitig dem Versender mitteilen, welche geeigneten Schritte er vorläufig zu tun gedenke. Ist den Verhältnissen entsprechend noch Zeit vorhanden, die erbetenen Instruktionen des Versenders abzuwarten, so darf der Spediteur dessen Verfügungen nicht vorgreifen. Ist jedoch sofortiges Handeln unbedingt erforderlich, um schadenbringende Verluste am Gut abzuwenden, dann muß er selbst auf eigene Verantwortung die zweckdienlichen Anordnungen treffen. Das gleiche würde zu beachten sein, wenn die Instruktionen des Versenders nicht rechtzeitig eintreffen. Der Spediteur muß jedenfalls darauf bedacht sein, den nicht gekannten Intentionen des Versenders möglichst entgegenzukommen. Hat der Spediteur bei seinem Vorgehen durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes der gesetzlichen Pflicht genügt, so ist er von jeglicher Verantwortung frei, selbst wenn der Versender nachträglich mit den getroffenen Maßnahmen nicht zufrieden ist.

Unterläßt es der Empfangsspediteur, den ihm nach § 388 Abs. 1 HGB. obliegenden Pflichten nachzukommen, so ist er dem Versender zum Schadenersatz verpflichtet. Für die Berechnung der Höhe des entstandenen Schadens ist § 430 HGB. maßgebend. Der Schaden des Versenders wird meist darin bestehen, daß dessen Rechte gegen den Frachtführer infolge des pflichtwidrigen Verhaltens seitens des Spediteurs nicht mehr geltend gemacht werden können. Dem Spediteur ist jedoch der Nachweis gestattet, daß trotz der nach § 388 Abs. 1 HGB. gebotenen,

aber von ihm versäumten Obliegenheiten den Transportunternehmer kein Verschulden an dem beschädigten oder mangelhaftem Gute trifft. Kann daher der Frachtführer vom Versender mit Ersatzansprüchen überhaupt nicht belangt werden, so ist auch der Spediteur von jeglicher Verantwortung frei. Mag immerhin der Versender durch das beschädigte Gut einen tatsächlichen Verlust erleiden, dem Spediteur kann doch nicht der Vorwurf gemacht werden, daß er Rechte des Versenders, die gar nicht zur Entstehung gekommen sind, gegen den Beförderer des Speditionsgutes nicht gewahrt hat. Indessen wird es oft für den Spediteur nicht leicht sein, diesen Exkulpationsbeweis zu erbringen.

Im Anschluß an diese Ausführungen ist noch auf die interessante Frage einzugehen, ob der Spediteur von der in § 388 Abs. 1 HGB. normierten Schadenersatzpflicht dann befreit ist, wenn infolge Insolvenz des Frachtführers die Durchführung von Ersatzansprüchen gegen diesen aussichtslos ist[1]). Burchard ist der Ansicht, daß der Spediteur nicht haftet, wenn er bei Insolvenz des Frachtführers die Rechte nicht gewahrt hat, denn „durch die Möglichkeit, der Frachtführer werde in Zukunft einmal wieder zu Vermögen kommen, sei das Vorhandensein eines effektiven Schadens nicht erwiesen." Dieser Beweisführung muß widersprochen werden. Zunächst ist festzustellen, daß die Insolvenz des Frachtführers mit der Ersatzverbindlichkeit des Spediteurs wegen Verabsäumung gesetzlicher Pflichten in keinem ursächlichen Zusammenhang steht. Sodann zwingt einfach die Tatsache, daß die bei Ablieferung der Güter entdeckten Schäden durch Verschulden des Frachtführers herbeigeführt worden sind, den Spediteur nach § 388 Abs. 1 HGB. zur Wahrung und

[1]) Burchard S. 214.

sicheren Erhaltung der Rechte des Versenders. Im Falle der Unterlassung hat der Spediteur Schadenersatz zu leisten. Ob die Durchführung der Ersatzansprüche gegen den Frachtführer den gewünschten materiellen Erfolg haben wird oder nicht, ist für den Spediteur bei Erfüllung seiner Pflicht ganz belanglos[1]). Könnte der Spediteur allerdings den strikten Nachweis erbringen, daß vom Frachtführer weder zur Zeit der Ablieferung des Gutes noch später jemals überhaupt Ersatz erlangt werden könnte, so wäre die absichtlich unterbliebene Wahrung der Rechte des Versenders gerechtfertigt und unnütze Kosten blieben erspart[2]). Es ist dem Spediteur aber so gut wie unmöglich, diesen Entlastungsbeweis zu führen.

Schließlich ist noch hervorzuheben, daß als wichtige Voraussetzung für die Pflichten des Spediteurs nach § 388 Abs. 1 HGB. die äußerliche Erkennbarkeit des Schadens gefordert wird[3]). Maßgebend ist für eine objektive Beurteilung des einzelnen Falles die Frage, ob der Spediteur im Besitz der erforderlichen Fachkenntnis und unter Anwendung schuldiger Sorgfalt den schadhaften Zustand erkennen konnte. Nur wenn diese Frage bejahend beantwortet wird, haftet der Spediteur bei Verabsäumung seiner Pflicht für den Schaden. Außerdem betont das Gesetz ausdrücklich, daß der Spediteur das Gut nur auf seine äußere Beschaffenheit hin zu untersuchen habe. Daher ist er nicht verpflichtet, den inneren Zustand des Gutes zu prüfen.

Der Spediteur braucht grundsätzlich auch nicht die Verpackung zu öffnen oder das Gewicht zu konstatieren. Münter[4]) bemerkt hierzu: „Hat denn der Spediteur so

[1]) Ähnlich Meyer S. 69.
[2]) Grünberg S. 76.
[3]) Düringer-Hachenburg § 388 S. 382.
[4]) Münter S. 178.

tiefe merkantile Kenntnis, daß er aus dem Gewicht auf Verletztheit und Unverletztheit der Waren kalkulieren kann? Gibt es endlich nicht genug Güter, bei denen das Gewicht nichts entscheidet? z. B. durch Wasser vermischter Wein, mit nassem Sande gemischter Kaffee? Grünberg [1]) rechnet mit Unrecht Gewichtsverluste, die sich sofort feststellen lassen, zu äußerlich erkennbaren Mängeln. Besondere Maßnahmen, wie Nachwiegen, sind aber in der Regel nicht erforderlich. Übereinstimmend mit dieser Ansicht sind einige Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Nach ROHG. Bd. 8 S. 198 hat der Spediteur für Konstatierung des etwaigen Mindergewichts bei der Empfangnahme zu sorgen. Wie dieser Satz zu verstehen ist, zeigt die jüngere Entscheidung, Bd. 12 S. 384, 385: Unzweifelhaft hat auch bei Empfangnahme des Gutes der Spediteur die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu beobachten, und diese Sorgfalt erfordert unter Umständen die Konstatierung eines etwaigen Mindergewichts. Allein im vorliegenden Fall hat die Verklagte keine genügende Veranlassung zu derartiger Feststellung. Ebenso Bd. 20 S. 232: Der Spediteur muß nur dann die Quantität konstatieren, wenn ihm hierzu die Umstände des Falles Veranlassung boten [2]). Werden aber sichtbare Mängel wahrgenommen, so ist der Spediteur ver-

---

[1]) Grünberg S. 65.

[2]) Dove und Apt S. 169. Die Empfangnahme der Güter seitens des Spediteurs erfolgt ohne Nachwiegung, insofern nicht mangelhafte äußere Beschaffenheit hierzu Veranlassung gibt. — Riesenfeld S. 198. Der Spediteur, der von außerhalb Spirituosen in Fässern zur Aufbewahrung und späteren Versendung oder sonstiger Verfügung erhält, ist nach hiesigem Handelsgebrauch nur dann verpflichtet, die Fässer beim Empfang von der Eisenbahn nachzuwiegen, wenn eine äußerliche Beschädigung oder Leckage der Fässer bemerkbar ist, und zwar werden nur diejenigen Fässer nachgewogen, welche lecken oder beschädigt sind.

pflichtet, auf sachgemäße Behandlung des Gutes bedacht zu sein; im Zweifel muß er Abhilfe schaffen, entweder durch Ausbesserung der schadhaften Stellen oder völlige Neuverpackung. Allein trotzdem der Spediteur nicht verpflichtet ist das Gut auf innere Schäden hin zu untersuchen, ist er doch zu solchem Vorgehen berechtigt. Auf Grund seiner Stellung als Empfänger muß ihm, gleichwie seinem Auftraggeber selbst, gestattet sein, zweckdienliche Maßnahmen zu ergreifen, als auch den inneren Zustand des Gutes einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Selbstverständlich hat eine Durchsuchung des Inhaltes der Ware mit der nötigen Schonung und Vorsicht zu erfolgen. Zeigen sich hierbei Spuren von Verletzungen, die äußerlich nicht erkennbar waren, so muß der Spediteur gemäß seiner allgemeinen Sorgfaltspflicht rechtzeitig auch diese Mängel von Sachverständigen besichtigen und feststellen lassen, überhaupt in jeder Hinsicht das Interesse seines Auftraggebers so gut wie möglich wahren.

Das Recht, den inneren Zustand des Gutes zu prüfen, verwandelt sich von selbst in eine Pflicht für den Spediteur, wenn begründete Verdachtsmomente vorliegen, daß durch die äußerlich untadelhafte Verpackung innere Schäden absichtlich verdeckt werden sollen. Einem geschäftsgewandten Spediteur kann es nicht schwer fallen, an kleinen Ungenauigkeiten im Frachtbrief oder den Begleitpapieren zu erkennen, daß wahrheitswidrige Angaben gemacht worden sind. Er muß bestrebt sein, eine beabsichtigte Defraudation oder Kontravention zu vereiteln, schon um nicht selbst mit Zollgesetzen in Konflikt zu geraten. Naheliegend ist es für den Spediteur, mit Sicherheit auf innere Beschädigung des Gutes zu schließen, wenn er vor Empfangnahme desselben von einem Ereignis Kunde erhält, das sich während des Transportes durch Verschulden des Frachtführers zugetragen hat.

Ein nachlässiger Fuhrmann hat z. B. Fässer mit Wein auslaufen lassen. Die Ladung kommt trotzdem unversehrt an und an dem äußeren Zustand der Fässer ist nicht zu erkennen, daß dieselben mit Wasser wieder vollgefüllt sind. In diesem Fall ist der Spediteur ohne weiteres verpflichtet, den Inhalt der Gütersendung zu untersuchen. Erweist sich der Verdacht als gerechtfertigt, so hat der Spediteur nach der Vorschrift § 438 Abs. 3 HGB. zu verfahren. Danach treten die gesetzlichen Folgen des § 438 Abs. 1 HGB. trotz Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht nicht ein, wenn der Spediteur die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt. Die unverzügliche Privatanzeige von der Entdeckung des Mangels an den Frachtführer gewährt insofern dem Spediteur eine gewisse Vergünstigung, als die erwähnte absolute Frist von einer Woche verlängert wird und die Feststellung unverzüglich erst nach dem Zeitpunkt zu beantragen ist, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmäßigen Umständen erwartet werden darf. § 438 Abs. 3 a. E. HGB.

Der Spediteur hat endlich noch die Vorschriften des § 388 Abs. 2 HGB. zu beachten, wenn er Speditionsgut vom Frachtunternehmer in Empfang nimmt. Die Bestimmung setzt voraus, daß das abgelieferte Gut dem Verderben ausgesetzt ist. Unter „Verderben“[1]) sind organische Veränderungen an der Substanz des Gutes selbst zu verstehen, die auf eine schnelle, sei es völlige oder doch wesentliche Entwertung des Gutes mit Bestimmtheit schließen lassen[2]). Nimmt der Spediteur bei äußerlicher

[1]) Grünhut S. 224.
[2]) Düringer-Hachenburg § 388 S. 383.

Besichtigung des Gutes den verderbendrohenden Zustand wahr, oder mußte er ihn bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt bemerken, so hat er zunächst dem Versender telegraphische Nachricht zu geben und eventuell dessen weitere Instruktionen abzuwarten. Reicht aber zur Abwendung des bevorstehenden Schadens die Zeit nicht aus, um erst noch die näheren Verfügungen des Versenders einzuholen, oder ist dieser in der Erteilung der Verfügung säumig, so ist der Spediteur nach § 388 Abs. 2 HGB. ermächtigt, im Interesse seines Auftraggebers den Notverkauf des Gutes vorzunehmen. Wie lange der Spediteur im Zweifel auf eine Antwort des Versenders warten muß, entscheidet die Nähe der Gefahr[1]). Obwohl das „kann" in § 388 Abs. 2 HGB. dem Spediteur nur eine Befugnis gewährt, wird er doch regelmäßig zum Verkauf des Speditionsgutes schreiten müssen, falls er auf diese Weise das Interesse des Versenders am besten wahren kann[2]).

Da jedoch die Vornahme des Notverkaufes nicht mehr zu den eigentlichen Obliegenheiten des Spediteurs gehört, ist dieser auch nicht gezwungen, die in § 373 HGB. vorgeschriebenen Förmlichkeiten streng einzuhalten[3]).

Er kann ebensogut bei günstiger Gelegenheit das Gut freihändig verkaufen, nur erschwert er sich dadurch selbst den Beweis für die Angemessenheit der gewählten Maßnahme[4]). Jedenfalls wird ein umsichtiger Spediteur auch hier stets gut tun, möglichst Sachverständige zu Rate zu ziehen.

---

[1]) Senckpiehl S. 189.

[2]) Staub § 388 S. 1766; Makower § 388 S. 1377; Pucheltt-Förtsch Art. 366 S. 1088; Senckpiehl S. 192 nimmt eine Verpflichtung zum Verkauf nur auf besondere Weisung an.

[3]) Düringer-Hachenburg § 388 S. 384.

[4]) Lehmann-Ring § 388 S. 224.

Das Gesetz erwähnt in § 388 Abs. 2 HGB. noch den Fall, daß später Veränderungen an dem Gut eintreten, die dessen Entwertung befürchten lassen. Die Veränderungen, die erst später am Zustand des Gutes eintreten, stehen den gleich bei der Ablieferung des Gutes vorhandenen gegenüber. Das Gesetz will nur diese Gegenüberstellung besonders betonen. Mithin sollen die Worte „dem Verderben ausgesetzt sein" und eingetretene Veränderungen, die die Entwertung des Gutes unmittelbar befürchten lassen, dasselbe besagen[1]). Bei der Aufbewahrung des Gutes ist auf diesen Fall zurückzukommen. Besonders erwähnt werden müssen noch die Bestimmungen, die das deutsche Seerecht für den Empfang der vom Schiffer auszuliefernden Güter aufstellt. Das strenge Präjudiz des § 438 Abs. 1 HGB. ist insofern gemildert, als nach § 609 Abs. 1 HGB. noch am zweiten Werktage nach dem Tage der Übernahme durch die nachträglich erfolgte amtliche Besichtigung des Frachtgutes alle Ansprüche wegen Beschädigung oder teilweisen Verlustes aufrecht erhalten werden können. Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Schiffsbesatzung herbeigeführt worden, so tritt selbst ohne die erwähnte Besichtigung das Erlöschen der Ansprüche nicht ein. Es kommt beim Seefrachtverkehr nicht in Betracht, ob der Schaden äußerlich erkennbar ist, und ob er unverzüglich nach der Entdeckung dem Verfrachter angezeigt wird. Der Gegensatz zum Land- und Binnenfrachtrecht ist daher ganz bedeutend. Ferner kann die Besichtigung des Gutes vor Übernahme zum Zweck der Feststellung des Zustandes durch die zu diesem Behufe amtlich bestellten Sachverständigen möglichst unter Zuziehung der Gegenpartei sowohl vom Empfangsspediteur als auch vom Schiffer be-

---

[1]) Lehmann-Ring § 388 Abs. 2 S. 224.

wirkt werden. § 608 HGB. Endlich ist im Falle des Streites über die Forderungen des Verfrachters dieser zur Ausfieferung der Güter verpflichtet, sobald die streitige Summe öffentlich hinterlegt ist. § 624 Abs. 1 HGB. Man sieht, daß die seerechtlichen Vorschriften dem Empfangsspediteur gegenüber dem Verfrachter eine weit günstigere Stellung gewähren, als sie § 438 HGB. für den Landfrachtverkehr gibt.

Es ist bisher angenommen worden, daß der Spediteur das „zugesandte" Gut aus der Hand eines Frachtunternehmers in Empfang nimmt. Für derartige Fälle gilt ja speziell § 388 HGB. Zuweilen wird es aber auch vorkommen, daß der Spediteur Güter zur Versendung von dritten Personen erhält, bei denen die Güter für Rechnung des Versenders bis zu Beginn der Versendungsausführung verwahrt worden sind. Der Spediteur, dem die Besorgung der Versendung von Lagergütern übertragen wird, hat sich im Zweifel bei dem bezeichneten Lagerhalter zu melden und die Herausgabe der Güter zu verlangen[1]). Der § 388 HGB. findet zwar auf eine solche Empfangnahme von Speditionsgut keine Anwendung, da hier nicht zugesandtes Gut in Frage kommt. Gleichwohl hat der Spediteur mit aller Sorgfalt die Interessen seines Versenders zu wahren und bei Entgegennahme des Gutes möglichst vorsichtig zu Werke zu gehen. Insbesondere wird es zweckmäßig sein, bereits eingetretene Beschädigungen des Gutes durch Sachverständige feststellen zu lassen. Die amtliche Feststellung des Zustandes des Schadens bedeutet für den Spediteur eine erhebliche Beweiserleichterung, sollte ihn später der Auftraggeber mit Ersatzansprüchen belangen wollen.

---

[1]) Senckpiehl S. 151.

§ 9.

Die Pflichten bei Aufbewahrung des Speditionsgutes.

Durch die Empfangnahme des Gutes ist der Spediteur unmittelbarer Besitzer desselben geworden; er soll bis zu Beginn der demnächstigen Versendung für seinen Auftraggeber das Gut in Gewahrsam behalten. In dieser Zwischenzeit, die je nach der Schnelligkeit der Transportbesorgung länger oder kürzer dauern wird, hat der Spediteur das seiner Obhut anvertraute Gut in seinem Lagerraum aufzubewahren. Hinsichtlich der Pflichten, die der Spediteur bei der Aufbewahrung zu erfüllen hat, bleibt es sich gleich, ob sich das Gut erst auf dem Wege zum Bestimmungsort befindet, oder vom Frachtführer aus irgendwelchen Gründen dem Spediteur zurückgebracht wird. Es ist nun natürlich, daß diese einstweilige Verwahrung des Gutes im Hinblick auf baldige Transportbesorgung erfolgt, also in engem Zusammenhang mit der Ausführung der Spedition steht[1]). Mithin können nur speditionsrechtliche Vorschriften für die bei der Aufbewahrung dem Spediteur zufallenden Aufgaben zur Anwendung gelangen. Näheren Aufschluß gewährt die Bestimmung des § 390, 407 Abs. 2 HGB. Danach ist der Spediteur für den Verlust oder die Beschädigung des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes verantwortlich, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten. Unter „Verlust“[2]) des Gutes ist der Zustand zu verstehen, bei dem der Spediteur weder

---

[1]) Staub § 407 S. 1802.

[2]) Staub § 414 S. 1822; Düringer-Hachenburg § 390 S. 386; Goldmann § 414 S. 1716.

tatsächlich noch rechtlich in der Lage ist, das Gut in absehbarer Zeit seiner Bestimmung zuzuführen. Unter „Beschädigung“ [1]) ist dagegen jede qualitative Wertminderung zu verstehen, jede äußere oder innere Verschlechterung des Speditionsgutes.

Der Spediteur hat vom Augenblick der Empfangnahme bis zur Ablieferung des Gutes an den Frachtführer mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns alles, was zur sachgemäßen Behandlung und zur notwendigen Erhaltung des Gutes gehört, pflichtschuldigst vorzukehren. Burchard [2]) verlangt speziell noch, „der Spediteur habe fortgesetzt sein Augenmerk darauf zu richten, ob das Gut einem Verlust oder einer Verschlechterung ausgesetzt sei, und welche Umstände etwa vorliegen oder eintreten können, eine solche schädliche Einwirkung auszuüben“. Kommt nun trotzdem eine Beschädigung des Gutes vor, so regelt § 390 Abs. 1 HGB. für den Streitfall die Verteilung der Beweislast.

Zunächst steht fest, daß der Versender nur zu beweisen braucht, daß er dem Spediteur das Gut unbeschädigt und in voller Menge ausgeliefert hat. Kann der Spediteur seinerseits nachweisen, daß er das Gut in der gleichen Menge und Güte zur Beförderung weitergegeben hat, so hat er die bei der Aufbewahrung nötige Sorgfalt angewendet und haftet nicht für den eingetretenen Schaden. Ist diese Beweisführung nicht möglich, so hat der Spediteur eingehende Aufklärung darüber zu geben, daß er an der Entstehung des Schadens keine Schuld trägt. Der Exkulpationsbeweis des Spediteurs ist im Gesetz durch die Redewendung „es sei denn, daß“ zum

---

[1]) Lehmann-Ring § 414 S. 288.
[2]) Burchard S. 234.

Ausdruck gebracht[1]). Er entlastet sich aber nicht schon dadurch, daß er sein Nichtverschulden zu dem schädigenden Ereignis darlegt, sondern er muß weiterhin auch klarstellen, daß er unter Anwendung der erforderlichen Sorgfalt alles getan hat, um die gefahrvollen Wirkungen solcher Ereignisse abzuwenden, oder zu mindern. Vorauszusetzen ist jedoch in diesen Fällen, daß die Ursache des Schadens überhaupt zu ermitteln ist. Burchard[2]) vertritt den Standpunkt, daß die Beweisführung des Spediteurs von vornherein aussichtslos ist, wenn er keine Aufklärung über die Schadensursache geben kann. Hier darf man aber nicht zu weit gehen. Man darf nicht zu hohe Anforderungen an die Beweispflicht des Spediteurs stellen, sonst würde er sogar für den durch Zufall entstandenen Schaden haften müssen. Ist z. B. das Lagerhaus des Spediteurs mit den aufbewahrten Gütern durch eine Feuersbrunst zerstört worden, so wird dieses Ereignis solange als ein unverschuldetes angesehen werden dürfen, als nicht Momente hervortreten, die ein Verschulden des Spediteurs anzeigen. Bleibt daher unbekannt, wie das Feuer ausgekommen ist, so wird sich der Spediteur durch den Nachweis exkulpieren können, bei Aufbewahrung der Güter die schuldige Sorgfalt beobachtet zu haben. Stellt sich aber andererseits heraus, daß allgemein bekannte Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung des Brandes nicht beachtet worden sind, oder daß gar Löschgerätschaften absichtlich beiseite geschafft worden sind, so besteht die widerlegbare Vermutung, daß diese den Spediteur belastenden Tatsachen mit der Schadenszufügung in ursächlichem Zusammenhang gestanden haben[3]).

---

[1]) Staub § 390 S. 1707.

[2]) Burchard S. 357, 358.

[3]) Makower § 390 S. 1380; Goldmann § 390 S. 1676; RG. Bd. 11 S. 134.

Interessant ist auch der Fall, daß der Versender dem Spediteur eine bestimmte Schadensursache zum Vorwurf macht und jedes anderweite Verschulden bis auf das ausdrücklich behauptete negiert. Genügt es dann, daß der Spediteur lediglich in dieser Richtung den Beweis seines Nichtverschuldens erbringt? Nach Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts[1]) soll die Beweispflicht des Spediteurs in solchen Fällen eine beschränkte sein. Der Spediteur könne sich, wenn ihm ein bestimmtes Verschulden vom Kläger zur Last gelegt werde, schon durch den Nachweis entlasten, daß dieses behauptete konkrete Verschulden ihm nicht zugerechnet werden könne oder mit dem eingetretenen Schaden nicht in ursächlichem Zusammenhang stehe[2]). Die neue Literatur[3]) gewährt dem Spediteur nicht diese günstige Stellung. Die Beweispflicht ändert sich vielmehr auch dann nicht, wenn der Versender dem Spediteur ein bestimmtes Verschulden zur Last legt. Der Versender ist für seine Behauptung nicht beweispflichtig, da sein Klageanspruch schon lediglich durch die Tatsache des Verlustes oder der Beschädigung hinreichend begründet ist. Gestattet ist nur dem Spediteur, sich zunächst auf die Widerlegung des bestimmten Vorwurfs zu beschränken, aber seine Schuldlosigkeit ist erst erwiesen, wenn sein allgemeines Verhalten bei dem schädigenden Ereignis sich als vorwurfsfrei herausgestellt hat.

Der Spediteur hat sodann bei der Aufbewahrung des

---

[1]) Bd. 8 S. 192, Bd. 19 S. 216, Bd. 12 S. 386.

[2]) Goldmann § 407 S. 1707, ebenso Eberth S. 98 meint, der Versender müßte unzweideutig erklären, daß der Schade einzig und allein auf die von ihm angegebene Ursache zurückzuführen sei.

[3]) Düringer-Hachenburg § 407 zu § 390 S. 454; Makower § 390 S. 1381.

Gutes bestimmte Pflichten zu erfüllen. Zunächst muß er einen geeigneten Lagerraum gewähren, in dem das Gut vor Feuerschaden sicher ist. Das Gebäude muß vor allem massiv sein und darf nicht durch mangelhafte Bauart feuergefährlich sein. Im Lagerhaus müssen die üblichen Löschgerätschaften vorhanden sein und sich in brauchbarem Zustand befinden. Die Nähe einer Eisenbahn oder feuergefährlicher Betriebe ist an sich noch kein Grund, bei denselben keine Lagerräume zu halten, wenn diese feuersicher hergestellt sind und für Abwehr einer Feuersgefahr gleichzeitig die entsprechenden Vorkehrungen getroffen sind[1]). Der große Vorteil, den die unmittelbare Nähe der Eisenbahn für die Erleichterung des Frachtverkehrs bietet, veranlaßt sogar die Spediteure, direkt am Güterbahnhof den Platz für ihre Magazine zu wählen. Auch die Anbringung eines Blitzableiters auf dem Lagerschuppen wird erforderlich sein. Den erforderlichen Bedingungen wird ein Magazin entsprechen, welches weder von der Feuerpolizeibehörde, noch von den Geschäftsleuten, deren Güter dort lagern, beanstandet wird und zugleich von der Zollbehörde als amtliche Niederlage benutzt wird[2]).

Der Spediteur hat sodann das Gut vor Unbilden der Witterung zu schützen[3]). Der Lagerraum soll meist gedeckt sein, so daß selbst starker andauernder Regen keinen Schaden anrichten kann, und Frost und Hitze nicht verderbliche Einflüsse auf die Lagergüter ausüben können. Ganz lehrreich ist folgender Fall aus der Praxis[4]): Ein Spediteur hatte Gut auf Lager genommen, welches nach übereinstimmender Ansicht der Parteien

---

[1]) Grünberg S. 81.
[2]) Burchard S. 241.
[3]) Grünhut S. 535.
[4]) RG. Bd. 48 S. 291.

eine absolut trockene Lagerung erforderte. Trotzdem lagerte der Spediteur das Gut in einem offenen Schuppen zu ebener Erde; während ihm eine Treppe hoch gelegene Räume zu Gebote standen, in denen das Gut jedenfalls trockener aufgehoben gewesen wäre. Durch Hochwasser infolge Dammbruchs wurde der ganze Ort und insbesondere auch die unteren Lagerräume des Spediteurs überschwemmt, während das Wasser die höher gelegenen Räume nicht erreichte. Das Reichsgericht hat den Schadenersatzanspruch zurückgewiesen, da der Kausalzusammenhang zwischen der angeblich vertragswidrigen Lagerung und der Beschädigung nicht bestehe. Der zufällige Schaden liege außerhalb der Richtung des angeblichen Verschuldens. Abgesehen aber von der Frage nach dem Kausalzusammenhang würde sonst die Ersatzpflicht des Spediteurs dadurch begründet sein, daß er bei Lagerung des Gutes nicht die nötige Sorgfalt beachtet hat.

Befindet sich der Güterschuppen in der Nähe von fließendem Wasser, so muß der Spediteur bei der ständigen Gefahr einer plötzlichen Überschwemmung gewissenhaft das Steigen des Wassers überwachen, um rechtzeitig die Güter in Sicherheit bringen zu können.

Der Spediteur muß darauf sehen, daß das Lagerhaus möglichst von Ratten- und Mäusegefahr verschont bleibt; durch Benagen wertvoller Güter kann erheblicher Schaden angerichtet werden. Gegen Mottenfraß und sonstige Ungezieferplage ist schleunige Abhilfe zu treffen[1]). Hervorzuheben ist ferner, daß der Aufbewahrungsraum gut verschlossen sein muß, um genügende Sicherheit gegen Diebesgefahr zu bieten. Der Spediteur ist verpflichtet, allen eingelagerten Gütern nach ihrer Bedeutung und ihrem Wert eine gleichmäßige Behandlung zukommen zu

---

[1]) Burchard S. 242.

lassen. Unter Umständen sind zur Bewahrung wertvoller Güter ein oder mehrere Wächter anzustellen[1]). Der Spediteur kann sich bei einem Diebstahl nicht damit entschuldigen, daß der eine Wächter von den Dieben geknebelt worden ist, falls Aufsicht durch eine Person nicht ausreichend war.

Große Vorsicht hat der Spediteur auch bei Aufbewahrung von Fässern mit Flüssigkeiten anzuwenden. So hat er z. B. Fässer mit Petroleum sowohl im Sommer, wie auch im Winter sorgfältig überwachen und wenn nötig nachböttchern zu lassen; oder Fässer mit Spirituosen hat er vor der Lagerung rollen zu lassen, um auf diese Weise ihre Dichtigkeit festzustellen[2]). Eine Zusammenlagerung von Gütern ist nur dann gestattet, wenn durch das An- oder Aufeinanderliegen des einen Gefahr für ein anderes nicht zu befürchten ist. Hat der Spediteur das Gut in unverpacktem Zustand übernommen, so haftet er für alle Schäden während der Verwahrung, wenn er nicht gleich bei der Übernahme einen die Beschaffenheit des Gutes betreffenden Vorbehalt gemacht hat[3]). Nötigenfalls ist eine Neuverpackung des Gutes vorzunehmen.

Gewissen Gütern sind nicht äußere Einwirkungen gefahrbringend, es drohen ihnen aber bei längerem Lagern organische Veränderungen, die ihre Entwertung befürchten lassen. Hierunter fällt insbesondere das Verderben von frischem Fleisch, das Faulen von Obst, das Schlechtwerden von Spirituosen und das Dumpfigwerden von Getreide. Lassen sich Spuren eines solchen Zustandes erkennen, so hat der Spediteur gewissenhaft jedwede drohende Veränderung abzuwenden und gleichzeitig beim Auftraggeber

---

[1]) ROHG. Bd. 20 S. 124.
[2]) Riesenfeld S. 197, 198; Gutachten Nr. 645. 646.
[3]) Dove und Apt S. 175; Gutachten 56.

um weitere Anordnungen nachzusuchen. § 388 Abs. 2 HGB. Schreitet aber der Verderb des Gutes so rasch vorwärts, daß der Spediteur auf die erst einzuholenden Weisungen verzichten muß, dann muß er im Interesse des Versenders schleunigst den Notverkauf des Gutes vornehmen.

Die Aufbewahrung der Güter hat grundsätzlich in den der ausschließlichen Verfügung des Spediteurs unterstehenden Räume zu erfolgen. Es kann jedoch zuweilen bei lebhaftem Güterverkehr vorkommen, daß die eigenen Räume des Spediteurs zur Aufnahme und Aufbewahrung aller Güter nicht ausreichen. Der Spediteur ist dann berechtigt, fremde Speicher zu mieten, um die Güter, die in seinem Lagerschuppen keinen Platz gefunden haben, dort einstellen zu können. Auf jeden Fall hat er sich von der Sicherheit und Brauchbarkeit der gemieteten Räume sorgfältig zu überzeugen[1]); im übrigen hat er nur die gewöhnlichen Pflichten, wie bei sonstiger Lagerung zu erfüllen, auch seine Haftung bleibt dieselbe.

Im Zusammenhang mit diesen Ausführungen ist die Verantwortung des Spediteurs zu erörtern für den Fall, daß er das Gut einem dritten zur selbständigen Aufbewahrung übergibt. Burchard[2]) meint, der Spediteur hafte dann nur für culpa in eligendo; die Substitutionsbefugnis des Spediteurs sei nur dann stillschweigend ausgeschlossen, wenn der Auftraggeber auf besondere Eigenschaften des Beauftragten Rücksicht nehmen wolle. Diese Ansicht ist aber mit der Auffassung der Spedition als Diensvertrag unvereinbar[3]). Der Spediteur ist verpflichtet, alle übernommenen Dienstleistungen persönlich

---

[1]) Staub § 408 S. 1807.

[2]) Burchard S. 243; Endemann S. 187 ebenso.

[3]) cf. § 2 dieser Abhandlung.

auszuführen. Zu diesen Obliegenheiten gehört auch die Aufbewahrung der Güter, die mit der Ausführung der Transportbesorgung in engem Zusammenhang steht. Der Spediteur haftet daher für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, natürlich auch für den durch den Substituten angerichteten, da er schon durch die Betrauung dieser Person mit der Aufbewahrung seine Pflicht verletzt hat. Unbenommen bleibt es jedoch dem Spediteur, zu den Dienstleistungen bei der Aufbewahrung der Güter Gehilfen heranzuziehen. Für Verschulden dieser Leute haftet er wie für eigenes nach § 278 BGB.

§ 10.

Die Pflichten bei der Versendung des Speditionsgutes.

Nach kürzerer oder längerer Zeit der Aufbewahrung des Gutes folgt die Haupttätigkeit des Spediteurs, die Besorgung der Güterversendung durch Frachtführer oder Verfrachter. Diese Tätigkeit bildet das für das Speditionsgewerbe spezifische Merkmal. Unter Ausführung der Versendung in § 408 Abs. 1 HGB. wird zu verstehen sein, die Ermittelung des Beförderungsweges, sodann die Auswahl einer geeigneten Person zur Ausführung der Beförderung, der Abschluß des Frachtvertrages mit dem erwählten Frachtunternehmer, und die Übergabe des Gutes an diesen zum Transport. Das Gesetz hat in § 408 Abs. 1 HGB. ausdrücklich vorgeschrieben, daß der Spediteur die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen hat. Er hat also bei Erfüllung dieser so wesentlichen Verpflich-

tungen mit ganz besonderer Gewissenhaftigkeit vorzugehen. Zunächst ist zu berücksichtigen, daß dem Spediteur vom Versender bestimmte Weisungen betreffs Besorgung der Güterversendung erteilt sein können. Diese Anordnungen erfordern, wie wir schon gesehen haben, entweder eine genaue Durchführung, oder sie gewähren dem Spediteur für seine Entschließungen einen kleineren oder größeren Spielraum. Ist unbestimmt gelassen, auf welche Weise der Speditionsauftrag ausgeführt werden soll, so wird der Geschäftsgebrauch am Orte der Ausführung für den Spediteur als maßgebend zu betrachten sein[1]).

Der Spediteur hat sich um sorgfältige Auswahl eines Beförderers zu bemühen. Besonders ist darauf zu achten, daß sich dieser als zuverlässig und vertrauenswürdig erweist. Auch soll der Frachtführer zur Ausführung der in Frage stehenden Güterbeförderung hinreichend tauglich erscheinen. Eine allgemeine Entscheidung zu treffen, welche Kenntnisse und Fähigkeiten ein zuverlässiger Transportführer besitzen muß, dürfte zweifellos Schwierigkeiten bereiten. Immerhin gibt Senckpiehl[2]) ein bemerkenswertes Kennzeichen für die Solidität eines Frachtführers. Er ist der Meinung, daß den Spediteur dann bei sorgfältiger Auswahl des Beförderers kein Verschulden treffe, wenn der gewählte Transportführer in den Kreisen der Spediteure am Orte der Versendung allgemein als zuverlässig gelte. Die an die Person des Frachtführers gestellten Anforderungen näher zu prüfen, wird namentlich von Bedeutung, wenn es sich um die Wahl von kleinen Rollfuhrunternehmern handelt, die etwa die Waren vom Güterbahnhof in die Wohnung des Empfängers überführen

---

[1]) Burchard S. 294.
[2]) Senckpiehl S. 112.

sollen. Zu berücksichtigen ist bei dieser Frage, welche Anzahl von Transportführern dem Spediteur überhaupt zur Auswahl stand, und ob ein anderer als der gewählte Unternehmer größere Garantien für den betreffenden Transport geboten hätte.

Im Gegensatz zu diesen kleinen Fuhrleuten wird der Spediteur bei Auswahl von Eisenbahn- und großen Schiffahrtsgesellschaften zur Transportausführung nur geringe Vorsicht beobachten müssen, weil gegen die Pünktlichkeit und Verläßlichkeit solcher Unternehmungen als Frachtführer in der Regel keine Bedenken vorliegen.

Bei großem Andrang in der Erledigung des Frachtverkehrs kann es nun vorkommen, daß sich der Spediteur bei Auswahl von Frachtführern und bei Abschluß von Frachtverträgen der Vermittelung eines Frachtmäklers bedient. In diesem Fall haftet der Spediteur für das Verschulden auch des zuverlässigen Vermittlers und überhaupt für alle schädlichen Folgen, die durch die Annahme des Frachtmäklers entstehen, denn dieser ist sein Erfüllungsgehilfe [1]). Senckpiehl [2]) sieht die Benutzung eines Mäklers als verkehrsüblich an; oft wäre dessen Vermittelungstätigkeit unumgänglich. Der Spediteur, der grundsätzlich nur für eigenes Verschulden einzustehen habe, hafte daher nicht für das Versehen eines Frachtmäklers, eines anderen selbständigen Gewerbetreibenden, dessen er sich regelmäßig bediene. Diese Auffassung verträgt sich jedoch nicht mit der rechtlichen Natur des Speditionsvertrages als Dienstvertrag.

Auch die Frage, ob der Transportunternehmer des Speditionsgutes ein gewerbsmäßiger Frachtführer sein muß, kann kaum noch Anlaß zu Zweifeln geben. Sowohl

[1]) Staub § 408 S. 1805; Burchard S. 315; Meyer S. 82.
[2]) S. 112.

das Reichsoberhandelsgericht[1]) als auch die herrschende Literatur[2]) verlangen nicht das Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit. Der Gewerbebetrieb beweist keineswegs allein die Tauglichkeit eines Frachtführers; ein nichtgewerbsmäßiger Frachtführer kann sich im Einzelfall als sehr geeignet und dem Willen des Versenders entsprechend erweisen. Der Spediteur muß vielmehr die persönliche Qualität des Frachtunternehmers prüfen. Nur muß der ausgewählte nichtgewerbsmäßige Frachtführer dem Spediteur als solid bekannt oder auf Grund eingezogener Erkundigungen als solid bezeichnet worden sein. Meyer[3]) und Dreschke[4]) vertreten allein die gegenteilige Ansicht und stützen sich dabei streng auf die gesetzliche Definition vom Frachtführer. Die dem Versender bekannte Tatsache, daß der Spediteur vielleicht einen minder verläßlichen oder einen weniger ersatzfähigen Frachtführer in Anspruch nehmen muß, kann von vornherein allerdings zur Entlastung beitragen, ja die Haftung des Spediteurs ganz ausschließen[5]).

Der Spediteur hat aber nicht allein auf die Person des Frachtführers sein Augenmerk zu richten, sondern er muß auch sorgfältig prüfen, ob die dem ausersehenen Frachtführer zu Gebote stehenden Beförderungsmittel sich als tauglich und hinreichend sicher für den fraglichen Transport erweisen werden. Insbesondere muß er sich beim Seetransport darum kümmern, ob das Schiff seetüchtig ist; beim Landtransport ist es von großer Bedeutung, die Beschaffenheit der Wagen und des Geschirrs

---

[1]) ROHG. Bd. 7 S. 307.

[2]) Staub § 408 S. 1805; Düringer-Hachenburg § 408 S. 458; Lehmann-Ring § 408 S. 274.

[3]) Meyer S. 29 u. S. 80 Anm. 4.

[4]) Dreschke S. 8.

[5]) Grünberg S. 95.

zu prüfen. Der Spediteur muß darauf achten, daß auf der Eisenbahn die Güter in geschlossenen Waggons befördert werden, ausgenommen dann, wenn der Transport in nicht gedeckten Waggons als stillschweigend gewollt gilt.

Es handelt sich für den Spediteur sodann darum, einen möglichst vorteilhaften Vertrag mit dem gewählten Frachtunternehmer abzuschließen. Die Frage nach der günstigsten Transportmöglichkeit im Interesse des Versenders ist von wirtschaftlicher Art [1]). Die Gründe, die im Einzelfall für die Entschließungen des Spediteurs ausschlaggebend sind, können je nach Schnelligkeit, Billigkeit und Sicherheit des Transportes verschieden sein. Maßgebend ist als allgemeiner Gesichtspunkt das, was unter den gegebenen Verhältnissen gewöhnlich als vorteilhaft erscheint.

Die Frachtkosten werden entweder zwischen Spediteur und Frachtführer für jede einzelne Beförderung vereinbart oder sie bestimmen sich nach bekannt gemachten Tarifen. Der Spediteur muß sich an den ihm vom Versender als Limitum bestimmten Transportsatz halten [2]). § 386 Abs. 1 HGB. Überschreitet er die ihm gesetzte Grenze für die aufzuwendenden Versendungskosten, so kann der Versender das Geschäft als nicht für seine Rechnung geschlossen zurückweisen. Falls sich jedoch der Spediteur erbietet, die Differenz zwischen dem Limitum und dem Mehrbetrag der Transportkosten selbst zu

---

[1]) Senckpiehl S. 106.

[2]) Makower § 407 z. § 386 S. 1427; Düringer-Hachenburg § 407 z. § 386 S. 453; Staub, Excurs zu § 414 S. 1824 a. M. Er bezeichnet die Vorschrift 386 Abs. 1 als eine Sondervorschrift für den Kommissionär, die sich nicht ohne weiteres auf den Spediteur übertragen läßt.

übernehmen, ist das Zurückweisungsrecht des Versenders ausgeschlossen. § 386 Abs. 2 HGB.[1])

Vor allem muß der Spediteur bemüht sein, den Frachtvertrag nicht unter Bedingungen einzugehen, die den Versender schädigen; zumal sind Klauseln möglichst zu vermeiden, welche die Haftung des Frachtführers für Schadenersatz einschränken oder ganz ausschließen. Solche Klauseln, wie z. B. „frei von Bruch", „frei von Leckage" oder „frei von Beschädigung" finden sich hauptsächlich in den seerechtlichen Verträgen. Oft sind es selbst die größten und zuverlässigsten Transportanstalten, welche die ihnen gesetzlich obliegenden Verbindlichkeiten durch solche Einschränkungen ganz oder teilweise aufzuheben suchen. Falls der Spediteur die Auswahl unter mehreren Schiffahrtsgesellschaften hat, muß er im Interesse des Versenders bestrebt sein, derjenigen Gesellschaft die Ausführung des Transportes zu übertragen, deren Reglement derartige Klauseln überhaupt nicht enthält. Kann aber der beabsichtigte Beförderungsvertrag anders als unter solchen Bedingungen nicht zustande kommen, ist auch keine Zeit vorhanden, um anderweite Verfügungen des Versenders einzuholen, so wird es für den Spediteur zulässig sein, den Beweis für die Notwendigkeit des dennoch abgeschlossenen Vertrags zu erbringen.

Das Reichsoberhandelsgericht[2]) führt hierzu folgendes aus: Ein Spediteur hat dem Schiffer die Konnossementsklausel, daß Schiffer und Schiff wegen Schadens durch Schiffskollision und Verschulden der Besatzung nicht haftbar sein sollten, bewilligt. Zur Entlastung und Rechtfertigung des Spediteurs reiche es nicht aus, wenn er die Üblichkeit solcher Klausel nachweise. Nur dann

---

[1]) Lehmann-Ring § 408 S. 275; Staub § 408 S. 1808.
[2]) ROHG. Bd. 25 S. 226—229.

dürfte er ohne Genehmigung des Versenders solche Klauseln bewilligen, wenn sämtliche in Betracht kommende Dampfschiffreedereien die Güter nicht anders als unter solcher Klausel zur Verschiffung zu übernehmen bereit seien. Es wird daher dem Interesse des Versenders mehr entsprechen, wenn der Spediteur lieber verhältnismäßig hohe Frachtkosten zahlt, als daß er unter solchen haftbeschränkenden Klauseln abschließt.

Ist dem Spediteur vom Versender ein bestimmter Transportunternehmer bezeichnet worden, mit dem er abschließen soll, so haftet er natürlich nicht. Doch muß der Spediteur für verpflichtet gelten, den Versender auf begründete Bedenken, die gegen die Annahme des ausersehenen Frachtführers sprechen, aufmerksam zu machen[1]).

Der Spediteur hat sodann bei Abschluß des Frachtvertrages auf die Wahl geeigneter Verkehrswege zu achten und in sachentsprechender Weise Zeit und Art des Transportes zu bestimmen[2]). Wenn Staub[3]) meint, der Spediteur habe die kürzeste Route auszuwählen, so ist diese Regel für die Mehrzahl der Fälle wohl zutreffend, doch ist es sehr gut möglich, die Ware weit besser auf unschädlichen Umwegen als auf dem direkten Weg zu befördern, wenn es gilt, Zoll oder lästige Steuern zu ersparen. So wird der billige Transport per Schiff dem kostspieligen Transport mit der Eisenbahn stets vorzuziehen sein, wenn genügende Zeit zur Ausführung der Beförderung vorhanden ist. Bei einem kombinierten Transport, wenn mehrere der wichtigeren Beförderungsarten, wie Schienen- und Wasserweg, miteinander ver-

---

[1]) Lehmann-Ring § 408 S. 275; Burchard S. 322.
[2]) Lehmann S. 925.
[3]) Staub § 408 S. 1807.

bunden werden, muß der Spediteur durch Abschluß eines besonderen Werkvertrages dafür sorgen, daß die Umladung der Güter in regelrechter Weise vor sich geht, und guter Anschluß nicht verpaßt wird[1]).

Die Auswahl eines vorteilhaften Transportweges gehört überhaupt „bei der Mannigfaltigkeit der Verbindungen, bei der Schwierigkeit der Beherrschung der Tarife und der einschlägigen Begünstigungen zu den verantwortungsvollsten Aufgaben des Spediteurs“[2]).

Der Zeitpunkt für die Ausführung der Versendung wird dem Spediteur oft vorgeschrieben sein, andernfalls hat er die Aufträge entsprechend einem ordnungsmäßigen Geschäftsgang nach der Reihenfolge ihres Eintreffens zu erledigen. Im Zweifel ist also weder eine mit Kosten verknüpfte Beschleunigung der Transportbesorgung nötig, noch darf der Anfang der Ausführung unnötig lange hinausgeschoben werden. Ein allgemeiner Handelsbrauch[3]), daß Marktgut im Verhältnis zu anderem Stückgut besonders prompt zu behandeln ist, besteht nicht, trotzdem wird Marktgut, wenn es als solches bezeichnet ist, regelmäßig bei der Versendung bevorzugt. Ist nichts besonderes vereinbart, so hat der Spediteur den Frachtführer anzuweisen, das Gut mit gewöhnlicher, billiger Fracht zu befördern. Wird beschleunigte Versendung gewünscht, so muß ein ausdrücklicher Vermerk in der Versandorder diese Absicht klar erkennen lassen. Die genaue Bezeichnung des Gutes „als Eilgut“ oder „mit Eilfracht“ ist unbedingt erforderlich[4]), auch Übergabe des Gutes mit Eilfrachtbrief drückt stillschweigend zweifellos dieselbe Absicht aus. Es genügt also nicht die Vorschrift,

---

[1]) Senckpiehl S. 108.
[2]) Grünberg S. 92.
[3]) Dove und Apt S. 161.
[4]) Senckpiehl S. 114.

„tunlichst rasche Expedition“ oder „bestmögliche Beförderung“[1]); daraufhin ist der Spediteur nicht verpflichtet, das Gut „als Eilgut“ zur Beförderung aufzugeben. Eine Ausnahme von dieser Regel besteht dann, wenn nur eine bestimmte Transportart möglich ist, wenn Güter — etwa zum Armeebedarf — überhaupt nur „als Eilgut“ befördert werden dürfen[2]).

Nachdem der Frachtvertrag zustande gekommen ist, hat der Spediteur als „Absender“ das Gut in transportfähigem Zustand dem Frachtführer zu übergeben. Ob der Absender das Gut dem Frachtführer zu bringen oder dieser es abzuholen hat, läßt sich nur nach Maßgabe des Frachtvertrages entscheiden[3]). Im Zweifel gilt der Absender für verpflichtet, das Gut zuzuschicken, so beim Eisenbahnfrachtvertrag. Vor der Ablieferung des Gutes hat der Spediteur noch die Art der Verpackung zu prüfen, ob dieselbe während der Dauer des Transportes den gewöhnlichen äußeren Einwirkungen wird standhalten können. Außerdem hat der Spediteur das Gut vor der Übergabe an den Frachtführer mit den nötigen Merkzeichen oder mit den verkehrsüblichen Eigentumszeichen zu versehen und hat dafür zu sorgen, daß diese Zeichen in den Frachtbrief oder in das Verfügungspapier aufgenommen werden[4]). Der Spediteur haftet für den entstandenen Schaden, wenn das Gut wegen unterlassener Markierung während des Transportes mit anderen äußerlich ihm gleichenden Gütern verwechselt wird[5]). Das Einladen der Güter in die zur Beförderung bestimmten Waggons wird in den meisten Fällen die Aufgabe des

---

[1]) So Grünberg S. 92 und ROHG. Bd. 8 S. 11.
[2]) ROHG Bd. 11 S. 88, 89.
[3]) Lehmann S. 856.
[4]) Makower § 408 S. 1433.
[5]) Eberth S. 109.

Frachtführers sein. Ist aber im Frachtbrief dem Spediteur die Verpflichtung sachgemäßer Verladung der Güter auferlegt, z. B. beim Eisenbahntransport, so muß er das Einladen der Güter beaufsichtigen und auch über geeignete Leute verfügen, die mit einer vorsichtigen Behandlung der Güter, z. B. kostbarer Objekte, genau vertraut sind.

Im Zusammenhang hiermit steht die Aufgabe des Spediteurs, dafür zu sorgen, daß die Beförderung der Güter wirklich ihren Anfang nimmt; die verladenen Güter dürfen nicht durch längeres Stehenbleiben den Einflüssen der Witterung ausgesetzt sein, zumal wenn Verkehrs- und Betriebsstörungen nichts ungewöhnliches sind [1]).

Wichtig ist ferner die Verpflichtung des Spediteurs als „Absender" einen Frachtbrief mit dem gesetzlichen Normalinhalt auszustellen [2]). Nach Handelsbrauch [3]) ist der Spediteur berechtigt, mangels einer ausdrücklichen anderweitigen Vereinbarung, die Güter, die er mit einem vom Versender unterzeichneten Frachtbrief übernimmt, mit einem neuen, von ihm selbst unterschriebenen, bzw. mit einem seine Firmenzeichnung tragenden Frachtbrief zu befördern. Um den Frachtführer instand zu setzen, den Transport ohne Unterbrechung auszuführen und das Gut rechtzeitig und unversehrt am Bestimmungsort abzuliefern, muß ihm der Spediteur auch die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere und Deklarationen übergeben [4]). Dasselbe

---

[1]) ROHG. Bd. 15 S. 174.

[2]) Nach § 426 HGB. kann der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen.

[3]) Dove und Apt S. 162.

[4]) Riesenfeld S. 196: Der Spediteur, der Waren von auswärts zum Zwecke der Weiterbeförderung mit Wertdeklaration im Frachtbrief erhalten hat, ist verpflichtet, auch ohne besonderen

gilt von statistischen Papieren und fiskalischen Zeugnissen[1]). Auffallend ist, daß der Absender für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben ohne Rücksicht auf Verschulden haftet. § 426 Abs. 3 HGB. Hat der Spediteur z. B. den Bestimmungsort, so wie er ihm vom Versender mitgeteilt, aber unvollständig angegeben, indem er die zur Unterscheidung von einem gleichnamigen Ort erforderliche nähere Bezeichnung nicht beigefügt hat, so ist er für den durch verzögerte Ablieferung entstandenen Schaden verantwortlich[2]). Es ist aber üblich, daß der Versender dem Spediteur die Adresse, sowie sonstige Versandvorschriften in einem besonderen Auftragsschreiben (Bordereau-Versandorder) mitteilt[3]); dann ist dieses Schreiben für alle wesentlichen Angaben im Frachtbrief maßgebend. Für den unbedingt richtigen Inhalt der Begleitpapiere steht aber der Spediteur seinem Auftraggeber nicht ein, die Prüfung erstreckt sich nur auf die Vollständigkeit der gesetzlichen Formerfordernisse. Er ist nur verpflichtet, die Begleitpapiere gemäß den Angaben des Auftraggebers oder gemäß den ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen auszustellen.

Doch mit dem Abschluß des Frachtvertrages und der Ablieferung des Gutes an den Frachtführer ist die Verantwortlichkeit des Spediteurs noch nicht beendigt. Der Spediteur hat weiterhin den Verlauf des Transportes gewissenhaft zu verfolgen, und dem Frachtführer die noch nötigen Instruktionen zu erteilen. Ist z. B. bei der Ab-

---

Auftrag bei der Weiterbeförderung der Waren die Wertdeklaration in derselben Weise zu veranlassen.

[1]) Staub § 408 S. 1806; Düringer-Hachenburg § 408 S. 457; Endemann S. 397.

[2]) Düringer-Hachenburg § 426 S. 542.

[3]) Senckpiehl S. 118, 119.

lieferung des Gutes an den Empfänger dadurch ein Schaden entstanden, daß ein Duplikat des Begleitscheines aus Versehen einem nicht legitimierten Dritten übergeben wird, und dieser sich in Besitz des Gutes setzt, so ist der Spediteur dafür verantwortlich[1]), denn er hat die bei Ausführung der Versendung erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet. Hierher gehört auch die Frage, ob der Spediteur verpflichtet ist, den Empfänger rechtzeitig von der erfolgten Absendung und der bevorstehenden Ankunft der Güter zu benachrichtigen. Das Reichsoberhandelsgericht[2]) hat eine Avisierung nur in den Fällen für nötig erklärt, in denen dies verkehrsüblich ist. Die Einhaltung dieser Vorschrift liegt aber im Interesse des Versenders, denn dieser wird in den meisten Fällen wünschen, daß der Empfänger möglichst gleich nach Ankunft der Güter annahmebereit ist, und unnötige Schwierigkeiten sich der Ablieferung nicht entgegenstellen. Der Spediteur hat aber nicht nur den Empfänger von der Ankunft der Güter zu verständigen, sondern er hat auch dafür einzustehen, daß dieser rechtzeitig — spätestens mit Eintreffen der Güter — die erforderlichen Dokumente — insbesondere Konnossement und Ladeschein — erhält, um sich auf Grund dieser Dispositionspapiere sofort als Empfänger legitimieren zu können[3]).

Wenn bei einem kombinierten Transport ein Frachtführer allein die Beförderung des Gutes bis zum Bestimmungsort nicht übernehmen will, oder wenn an der Grenze eines Landes eine strenge Zollrevision vorzunehmen ist, sieht sich der Spediteur oft genötigt, die Dienste einer Mittelsperson in Anspruch zu nehmen. Der erste Spedi-

---

[1]) ROHG. Bd. 16 S. 349—351.
[2]) ROHG. Bd. 12 S. 389.
[3]) RG. Bd. 13 S. 63; Goldmann § 408 S. 1705.

teur wird in solchen Fällen das Gut an einen Zwischenspediteur adressieren, der durch Weitergabe des Gutes an den nachfolgenden Frachtführer oder Verfrachter die Transportbesorgung bis zum Bestimmungsort übernimmt. Dadurch erfüllt der Spediteur seine Pflicht für eine möglichst zweckmäßige und pünktliche Erledigung der Güterbeförderung Sorge zu tragen. Alle unnötigen Störungen und Verzögerungen während des Transportes sollen somit vermieden werden. Der erste — Haupt- — Spediteur schließt nun mit der auserwählten Mittelsperson einen Speditionsvertrag ab; bei diesem nimmt der Hauptspediteur die Rolle des Versenders ein. Der andere Kontrahent — der Zwischenspediteur — ist selbständig bei der Ausführung der Versendung beteiligt, er tritt in rechtliche Beziehungen nur zu seinem Vertragsgegner, nicht zu dem ursprünglichen Versender. Die Möglichkeit der Annahme eines Zwischenspediteurs ist im Gesetz § 408 Abs. 1 HGB. ausdrücklich hervorgehoben, es fragt sich nur, in welchem Fall die Zuziehung eines Zwischenspediteurs eine berechtigte ist. Festzuhalten ist jedenfalls, daß der Hauptspediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu prüfen hat, ob die Bestellung einer Mittelsperson unbedingt erforderlich ist. Wenn das Reichsoberhandelsgericht[1]) die Benutzung eines Zwischenspediteurs im Zweifel von der Üblichkeit im Verkehr abhängig macht, so dürfte dieses Kriterium doch nicht ausreichend sein. Man wird dann den Spediteur zur Zuziehung eines Zwischenspediteurs für berechtigt halten müssen, wenn die zuverlässige Ausführung der Güterversendung bis zum Endziel ohne die Mitwirkung eines Zwischenspediteurs entweder überhaupt nicht möglich oder doch mit besonderen Schwierigkeiten und kostspieligen Aufwendungen verknüpft wäre[2]).

[1]) ROHG. Bd. 12 S. 383.

[2]) Düringer-Hachenburg § 408 S. 458.

Der Eintritt eines Zwischenspediteurs in die Reihe der an der Versendung beteiligten Personen erweist sich als überflüssig, wenn sich die Beförderung des Gutes ohne diese Mittelsperson ebensogut und direkt vollzogen hätte.

Eine unzulässige Zuziehung eines Zwischenspediteurs liegt z. B. dann vor, wenn dieser die Umladung der Güter von der Eisenbahn bis an Schiffsseite besorgen soll, und wenn Eisenbahn und Schiff sich am Niederlassungsort des Hauptspediteurs befinden[1]). In der bloßen Benennung des Empfängers seitens des Versenders dem Spediteur gegenüber liegt noch keine Untersagung der Annahme eines Zwischenspediteurs[2]). Der Hauptspediteur haftet für den Zwischenspediteur genau ebenso wie für den Frachtführer, er steht nur für Sorgfalt bei Auswahl desselben ein; trifft ihn jedoch bei der Benutzung des Zwischenspediteurs ein Verschulden, so ist er für jeden durch sein unberechtigtes Handeln entstandenen Schaden verantwortlich.

§ 11.

Die Rechenschaftsablegungs- und Herausgabepflicht.

Da der Spediteur die schuldigen Dienstleistungen — das Übernehmen der Besorgung von Güterversendungen — für fremde Rechnung ausführt, ergibt sich die selbstverständliche Folge, daß er verpflichtet ist, seinem Auftraggeber nach Ausführung der Transportbesorgung Rechenschaft abzulegen und ihm das, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat, herauszugeben. BGB. §§ 675, 666, 667. Der Spediteur muß seiner Verpflich-

---

[1]) Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg vom 1. April 1887 in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 36 S. 270.

[2]) ROHG. Bd. 12 S. 382; Staub § 408 S. 1805.

tung, Rechenschaft abzulegen, ohne besondere Aufforderung nachkommen[1]). Durch die Rechenschaftsablegung soll der Spediteur dem Versender eine vollständige und genaue Aufklärung über seine gesamte Tätigkeit bei Abwicklung des Speditionsgeschäfts vom Zeitpunkt der Übernahme der Versendungsbesorgung bis zur endgültigen Ablieferung des Gutes an den Empfänger geben und hierdurch den Nachweis für die Richtigkeit der getroffenen Maßregeln erbringen. Der weitere Begriff der Rechenschaftsablegung umfaßt zugleich den engeren, wichtigen Begriff der Rechnungslegung. Unter diesem Ausdruck wird man die Übersendung einer detaillierten Abrechnung an den Versender zu verstehen haben, es müssen die bei Ausführung der Versendung vorgekommenen Einnahmen und Ausgaben genau geordnet aufgeführt werden. § 259 BGB. Die einzelnen Posten sind ziffernmäßig zusammenzustellen und unter Umständen urkundlich zu belegen, so daß der Versender imstande ist, auf Grund von Vergleichungen mit seinen eigenen Handelsbüchern und seiner Korrespondenz die Abrechnung in allen Punkten nachzuprüfen. Es wird zum besseren Verständnis der Abrechnung auch erforderlich sein, den Rechtsgrund der einzelnen Beträge kurz aber genau anzugeben[2]).

Die erschöpfende und übersichtliche Art der Darstellung bei der Rechnungslegung kann je nach den getroffenen besonderen Vereinbarungen Einschränkungen erleiden, oder sonst durch Geschäftsgebrauch und gemäß der Verkehrssitte Abänderungen erfahren[3]). Besonders muß der Spediteur bei der Rechnungslegung die für

---

[1]) Staub § 384 S. 1750; Düringer-Hachenburg § 384 S. 357; Makower § 384 S. 1359.

[2]) Grünhut S. 234.

[3]) Staub § 384 S. 1750.

den Versender gemachten Einnahmen genau aufzeichnen. Es ist da hauptsächlich an eingezogene Nachnahmebeträge zu denken. Unter Nachnahme[1]) in diesem Sinne hat man eine Anweisung des Absenders an den Frachtführer zu verstehen, vom Empfänger des Frachtgutes eine Geldzahlung einzuziehen, und bei Verweigerung der Zahlung entweder die Auslieferung des Gutes an den Empfänger ganz abzulehnen, oder doch das Frachtführerpfandrecht durch rechtzeitige Verfolgung zu wahren. Wenn die Sendung nicht frankiert ist, wird es sich meist um Kostennachnahme handeln, doch kommt auch die Wertnachnahme oft genug vor, z. B. um den Kaufpreis vom Empfänger einzukassieren. Nach Handelsbrauch[2]) gilt nun der Spediteur als beauftragt, vom Empfänger bei Ablieferung des Gutes durch den Frachtführer die Transportkosten als Nachnahme erheben zu lassen. Diese Übung ist im Zweifel stillschweigend als Inhalt des Speditionsvertrages anzusehen. Als Einnahmen sind außer dem Erlös von Nachnahmen die Beträge zu erwähnen, die aus den vom Spediteur erfolgreich durchgeführten Ansprüchen herrühren. Im Zusammenhang mit den Einnahmen sind die Ausgaben aufzustellen, obwohl in der Erwähnung dieser Ausgabeposten mehr ein Recht des Spediteurs zu sehen ist. Alle notwendig oder nützlich aufgewandten Auslagen und Kosten zum Zweck der Versendung sind aufzuführen, z. B. Auf- und Abladegebühren, Zähl- und Wiegegelder, Steuer- und Lagergelder, bare Auslagen für Zoll, Versicherung, Benachrichtigungskosten, und besonders die Frachtgebühren an den Transportunternehmer.

Im Anschluß an diese Ausführungen ist kurz die Frage

---

[1]) Cosack § 96 S. 449; Goldschmidt, System des Handelsrechts S. 223.

[2]) Staub § 407 S. 1803.

zu erörtern, ob der Spediteur verpflichtet ist, für den Versender in Vorschuß zu gehen[1]). Wohl muß der Spediteur auf Grund des Speditionsvertrages ohne weitere Deckung als die ihm durch den Besitz der Ware gebotene, die zur Ausführung der Spedition erforderlichen, ihn verpflichtenden Verträge abschließen, jedoch braucht er die dabei nötig werdenden Zahlungen nicht aus eigenen Mitteln vorzuschießen. Der Versender muß dem Spediteur auf Verlangen diese Beträge, besonders bei hohen Zollgebühren, im voraus zukommen lassen.

Der Spediteur hat ferner bei der Rechnungslegung die wesentlichen Beläge dem Versender vorzulegen, insoweit die Verständlichkeit der Abrechnung von der Beibringung solcher Urkunden abhängt. Handelt es sich um übliche Ausgaben, wie Porti, Stempel und unbedeutende Dinge, so wird man wohl von etwaigen Belägen absehen. Im übrigen folgt aus der Nichteinbringung der erforderlichen Beläge § 259 Abs. 1 BGB. nur, daß der betreffende Posten, wenn nicht anderweitig bewiesen, nicht geltend gemacht werden kann. Unter Umständen muß der Spediteur dem Versender auch die Einsicht in seine Geschäftsbücher gestatten, zumal wenn zwischen dem Bucheintrag und dem klar zu stellenden Rechtsverhältnis ein erheblicher, unmittelbarer Zusammenhang besteht[2]). Die Rechenschaft ist vom Spediteur selbst dann abzulegen, wenn das Geschäft gar nicht bis zu Ende ausgeführt worden ist, z. B. bei Kündigung des Vertrages durch den Versender. Die Worte in § 666 BGB. „nach Ausführung“ beziehen sich nur auf den einen, regelmäßigen Fall der wirklichen Geschäftsausführung[3]).

---

[1]) Staub § 409 S. 1812.
[2]) Staub § 384 S. 1751; BGB. § 809.
[3]) Lehmann-Ring § 384 S. 211.

Jedenfalls hat der Spediteur die Abrechnung gleich nach der Ausführung des Geschäfts dem Versender mitzuteilen. Bei Bestehen eines Kontokorrentverhältnisses zwischen Spediteur und Versender ist erst gewöhnlich nach Ablauf eines Jahres Rechnung abzulegen. Die Anerkennung des Saldos bedeutet hier, daß über die fragliche Spedition Rechnung abgelegt ist, und das Resultat der Abrechnung nicht beanstandet worden ist. Nochmalige Rechnungslegung kann nach vorbehaltloser Genehmigung der ersten Abrechnung nur dann verlangt werden, wenn eine früher erteilte Auskunft erwiesenermaßen auf Irrtum oder Betrug beruht[1]). Oft wird auch der Versender auf die Erfüllung der Pflicht umständlich Rechenschaft abzulegen im voraus oder nachträglich verzichten und sich mit einer Abrechnung in großen Zügen begnügen. In vielen Fällen wird er sich sogar darauf beschränken, nur über einzelne Punkte der Geschäftsbesorgung Auskunft zu verlangen.

Endlich ist der Spediteur verpflichtet, alles, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat, dem Versender herauszugeben, § 667 BGB. Dieser Grundsatz ist die natürliche Folge davon, daß der Spediteur die Besorgung der Güterversendung für Rechnung des Versenders übernommen hat. Nicht nur die eingezogenen Beträge muß der Spediteur abliefern, er muß insbesondere auch die Ansprüche gegen Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen dem Versender abtreten. Sind vom Spediteur bereits Ersatzansprüche gegen den Frachtunternehmer erfolgreich durchgeführt worden, so hebt die Herausgabe des erlangten Betrages die Zessionspflicht natürlich auf. Ist das zur Beförderung aufgegebene Gut wieder an den Spediteur zurückgekommen, sei es wegen Annahmever-

---

[1]) RG. Bd. 21 S. 82; Lehmann-Ring § 384 S. 212.

weigerung oder Nichtermittelung des Empfängers, sei es wegen dauernder Verkehrsstockung oder wegen anderweiter Ablieferungshindernisse, so muß der Spediteur das durch Erledigung der Spedition individualisierte Gut dem Versender zurückgeben. Es genügt nicht, an Stelle dieses Speditionsgutes ein anderes von gleicher Güte und Beschaffenheit zurückzubringen. Erfordert die Zurückführung des Gutes an den Versender einen nochmaligen besonderen Transport, so trägt der Versender die Kosten und die Gefahr der Beförderung, da ihm der wirtschaftliche Erfolg des Geschäfts gebührt, der Spediteur hat nur für ordnungsmäßige Absendung Sorge zu tragen[1]).

Vereinnahmte Gelder und nicht gebrauchte Vorschüsse hat der Spediteur in der Zeit, in der er sie für sich verwendet, zu verzinsen; das gleiche gilt von pflichtwidrig nicht einkassierten Geldbeträgen.

Der Zeitpunkt der Herausgabe richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen. Macht der Spediteur gleichzeitig sein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht geltend, so ist auf Leistung Zug um Zug zu erkennen.

Bereits früher[2]) ist erwähnt worden, daß der Spediteur dem Versender keine höhere als die mit dem Beförderer des Gutes „bedungene" Fracht zu berechnen hat. Nun pflegen häufig Reedereien an solchen Hafenplätzen, an denen konkurrierende Linien unterhalten werden, dem Ablader — dem Spediteur — einen gewissen Prozentsatz der Schiffsfracht als Prämie in Aussicht zu stellen, wenn ihnen unter Ausschluß der Konkurrenzlinien in einem bestimmten Zeitraum eine gehörige Menge Güter zur Verfrachtung überwiesen wird. Dieser eigenartige Rabatt pflegt nicht bar ausgezahlt zu werden, sondern wird nach

---

[1]) Lehmann-Ring § 384 S. 212.

[2]) § 6 a. E. dieser Abhandlung.

Ablauf der Rechnungsperiode dem Spediteur gutgeschrieben. Die Annahme solcher Bonifikation widerspricht nicht dem Inhalt eines Speditionsvertrages — es fehlt an kollidierenden Interessen — und die Beträge sind nicht dem Versender herauszugeben. Die Prämie ist vielmehr eine rein persönliche Zuwendung an den Spediteur, die als Belohnung für eine entsprechend zahlreiche Zuweisung von Speditionsgütern einseitig von der Gesellschaft und unter den erwähnten Voraussetzungen für einen späteren Zeitpunkt versprochen wird[1]).

---

[1]) Senckpiehl S. 283.